



ความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือกับราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

The Relationship between the Freight Index and the Price of Container Ship Stocks on the Stock Exchange of Thailand.

คณิน เพชรสกุล^{1*} และ อนูปงศ์ ทึ่งในธรรม¹

Kanin Pessakul^{1*} and Anupong Thuengnaitham¹

¹ คณะการจัดการโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่ง สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

¹ The Faculty of Logistics and Transportation Management, Panyapiwat Institute of Management

* Corresponding author, E-mail: kaninpes@pim.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยดัชนีค่าระวางเรือประกอบไปด้วย ดัชนีค่าระวางเรือ BDI, CCFI และ SCFI ตามลำดับ ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นการนำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้มาจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และข้อมูลดัชนีค่าระวางเรือประเภทต่าง ๆ ที่มีการเก็บข้อมูลแบบอนุกรมเวลา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2021 - 2024 ที่ได้รวบรวมไว้นามาวิเคราะห์ด้วยสถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ผลการวิจัยพบว่า ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อนำดัชนีค่าระวางเรือทั้งสามประเภทมาทำนายราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พบว่า มีเพียงดัชนีค่าระวางเรือ CCFI เท่านั้นที่สามารถทำนายราคาหุ้นได้ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยดัชนีค่าระวางเรือ CCFI สามารถร่วมทำนายราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ร้อยละ 84.5

คำสำคัญ: ดัชนีค่าระวางเรือ, BDI, CCFI, SCFI, หุ้นเรือคอนเทนเนอร์

Abstract

This research aims to explore the relationship between the freight index and the price of container ship stocks on the Stock Exchange of Thailand. The freight index comprises the BDI, CCFI, and SCFI freight index. The study utilized secondary data sourced from the Stock Exchange of Thailand and information on different sorts of freight indexes. The time series data obtained from 2021 to 2024 has been evaluated using multiple regression analysis statistics. The findings indicated that CCFI freight index exert a positive and statistically significant influence on the value of container ship stocks on the Stock Exchange of Thailand. The results revealed that only the CCFI freight index had a statistically significant predictive power on container ship stock prices at a significant level of 0.05. The CCFI freight index accurately forecasted 84.5% of container ship stocks' share prices on the Stock Exchange of Thailand.

Keywords: Freight Index, BDI, CCFI, SCFI, Container Ships Stock



บทนำ

นับตั้งแต่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 ทำให้หลายประเทศทั่วโลกได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจต้องหยุดชะงัก และชะลอตัวจากมาตรการการปิดประเทศ การเว้นระยะห่างทางสังคม และการควบคุมกิจกรรมทางสังคม เพื่อเป็นไปตามมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของแต่ละประเทศส่งผลให้ทุกอุตสาหกรรมได้รับผลกระทบและต้องปรับตัวอย่างรวดเร็ว จากมาตรการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อมิติเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญ ตลอดจนได้สร้างความเสียหายต่อภาคการท่องเที่ยวและภาคบริการของประเทศไทยที่จำนวนนักท่องเที่ยวหดตัวลงตลอดช่วงเวลาของการแพร่ระบาดจนถึงปัจจุบัน (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2564)

ประเทศไทยเป็นประเทศผู้นำเข้าวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตสินค้าในประเทศ และส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมการผลิตชะลอตัวจากการไม่สามารถนำเข้าวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตสินค้า และไม่สามารถส่งออกสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้วไปยังต่างประเทศได้ เมื่อนำข้อมูลมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของประเทศไทยมาพิจารณา ภายหลังการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 พบว่า การส่งออกของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2566 ยังคงได้รับแรงกดดันจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก โดยปัจจัยหลักมาจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศญี่ปุ่น โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เม็ด และผลิตภัณฑ์พลาสติกที่มูลค่าการส่งออกลดลง ถึงแม้การส่งออกไปยังประเทศจีนจะมีทิศทางดีขึ้นแต่โดยรวมแล้วมูลค่าการส่งออกยังติดลบ (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2566)

นอกจากปัจจัยการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกที่ส่งผลต่อการนำเข้าและส่งออกแล้ว อีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ส่งออก คือ อัตราค่าระวางเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ (Freight) ที่สูงเป็นประวัติการณ์ ในปี พ.ศ. 2564 เนื่องจากสาเหตุสำคัญ คือ 1) ความต้องการส่งออกกระหว่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกครั้ง เมื่อบริษัทในประเทศจีนกลับมาเปิดทำการหลังจากมาตรการปิดประเทศ และ 2) การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้การดำเนินการที่ท่าเรือล่าช้า และปัญหาความแออัดที่ท่าเรือ (Port Congestion) ส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ทำให้กระทบต่อผู้ส่งออกและตัวแทนผู้ขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ของไทยในการหาตู้คอนเทนเนอร์ (ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจธนาคารไทยพาณิชย์, 2564) ตลอดจนต้นทุนค่าขนส่งที่สูงขึ้นทั้งอัตราค่าระวางเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกาและไทย-สหภาพยุโรป สาเหตุที่อัตราค่าระวางเรือ (Freight) สำหรับส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์สูงขึ้นมาก เนื่องจากค่าระวางเรือนั้นถูกกำหนดจากหลักอุปสงค์และอุปทาน ในด้านฝั่งอุปสงค์นั้นเป็นผลจากความต้องการสินค้าที่มากขึ้นโดยเฉพาะจากประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป หลังจากมาตรการปิดเมืองในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และการที่ธุรกิจต่าง ๆ เริ่มกลับมาดำเนินการได้อีกครั้ง ในฝั่งด้านอุปทานนั้น ประเทศที่ต้องการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะประเทศจีนนั้นมีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ เนื่องจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างในประเทศปลายทาง รวมถึงเกิดความล่าช้าในการขนส่งเนื่องจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่ยังมีอยู่ทำให้อัตราค่าระวางเรือสำหรับการขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ปรับสูงขึ้นมากในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา ประกอบกับเหตุการณ์เรือเอเวอร์จีฟเวนโดนพายุพัดเสียหลักเกยตื้นขวางคลองสุเอซที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของอียิปต์ที่เป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของการค้าที่เชื่อมระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรป ในปี พ.ศ. 2564 ตลอดจนเหตุการณ์นับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ที่กบฏฮูตีปล่อยโดรน และยิงขีปนาวุธเข้าใส่เรือของนานาชาติที่ล่องผ่านทะเลแดงส่งผลกระทบต่อเส้นทางขนส่งสินค้าสำคัญที่เชื่อมทวีปยุโรป



และทวีปอเมริกาเหนือกับทวีปเอเชียผ่านคลองสุเอซ ส่งผลให้บริษัทเรือขนส่งสินค้าและเรือบรรทุกน้ำมันทยอยระงับการเดินเรือในทะเลแดงชั่วคราว และทำการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่ง โดยอ้อมไปยังทวีปแอฟริกาบริเวณแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งเป็นเส้นทางที่ไกลกว่าทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นและเพิ่มระยะเวลาการขนส่ง (ผู้จัดการออนไลน์, 2566) จากปัญหาดังกล่าวยิ่งทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และอัตราค่าระวางเรือที่สูงขึ้นไปอีก อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือที่ปรับขึ้นสูงมีทั้งผู้ที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ โดยธุรกิจเดินเรือประจำเส้นทางรายใหญ่สามารถทำกำไรอย่างมาก อาทิ Maersk Group, Hapag-Lloyd และ Evergreen Marine Corp. และยังส่งผลให้บริษัทในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์มีรายได้และผลกำไรที่มากขึ้น ส่งผลให้ราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ของไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์ก็ได้รับอานิสงส์ทางบวกไปด้วย คือ หุ้นของบริษัท บริษัทอาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) หรือ Regional Container Lines (RCL)

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) หรือ Regional Container Lines (RCL) เป็นสายการเดินเรือที่ประกอบธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลที่มีฐานประกอบกิจการในประเทศไทย ดำเนิน 3 สายธุรกิจ ได้แก่ 1) Shipper Owned Container 2) Carrier Owned Container และ 3) การให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในด้านโลจิสติกส์โดยมีเครือข่ายสำนักงานที่ครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทระเอเชียใต้ และตะวันออกเฉียงกลาง (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2567) สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ เรือแต่ละประเภทจะมีดัชนีค่าระวางของตนเอง การดูหุ้นเรือต้องดูดัชนีที่ถูกต้องยิ่งดัชนีสูงขึ้นจะส่งผลให้บริษัทผู้ให้บริการนั้นมีรายได้สูงขึ้นทางหนึ่ง งานวิจัยนี้จึงทำการศึกษาเพื่อให้หาความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือและราคาหุ้นของบริษัทผู้ให้บริการการส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบของดัชนีค่าระวางเรือต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือ BDI ที่ส่งผลต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ที่ส่งผลต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ที่ส่งผลต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ดัชนีค่าระวางเรือ BDI ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สมมติฐานที่ 2 ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สมมติฐานที่ 3 ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



แนวคิด ทฤษฎี กรอบแนวคิด

ดัชนีค่าระวางเรือ BDI

ดัชนีค่าระวางเรือ (Baltic Dry Index) เรียกโดยย่อว่า BDI คือ ดัชนีที่สะท้อนภาวะระหว่างอุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองกับอุปสงค์ความต้องการใช้เรือและเส้นทางการค้า ณ ขณะใดขณะหนึ่ง ซึ่งตัวเลขนี้จะสามารถบอกถึงปริมาณกิจกรรมการค้าขายระหว่างประเทศ และแนวโน้มของเศรษฐกิจโลกได้ โดยเป็นดัชนีที่ช่วยให้มองเห็นค่าระวางเรือในเส้นทางการค้ารอบโลก (มาโครโมโคร, 2567) จึงถือเป็นอีกดัชนีชี้้นำสำคัญของเศรษฐกิจโลก (Leading Indicator) โดยดัชนีค่าระวางเรือเทกอง BDI ประกอบไปด้วยค่าเฉลี่ยของค่าระวางเรือประเภทต่าง ๆ ผสมกัน ได้แก่

1) Capesize (BCI): ส่วนใหญ่จะบรรทุกสินค้าหนักในปริมาณมาก ๆ เช่น ถ่านหิน สินแร่เหล็ก และผลิตภัณฑ์จากเหล็กถือว่าเป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดใน 3 ประเภทนี้

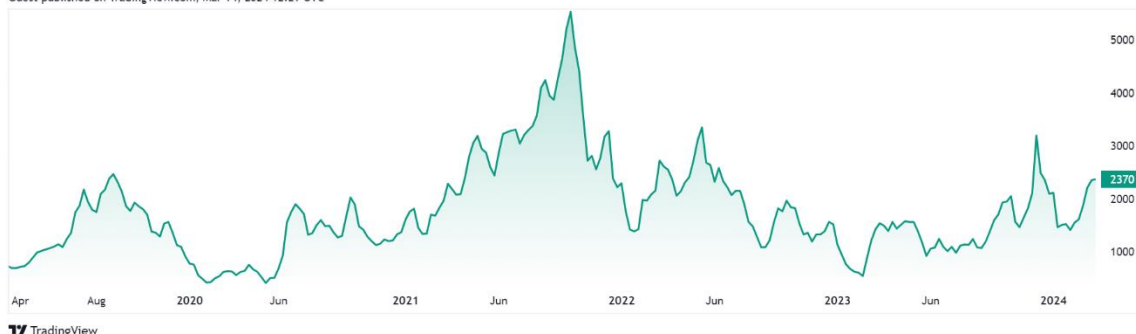
2) Panamax (BPI): มีขนาดรองลงมา ส่วนใหญ่จะเอาไว้บรรทุกธัญพืช สินแร่เหล็ก ถ่านหิน

3) Supramax (BSI): มีขนาดรองลงมาอีกระดับ โดยส่วนใหญ่จะบรรทุก ธัญพืช สินแร่เหล็ก ถ่านหิน แต่เรือขนาดนี้สามารถล่องเข้าไปในทะเล หรือแม่น้ำที่ไม่ลึกได้

ดัชนีค่าระวางเรือมีความสำคัญต่อธุรกิจการเดินเรือ โดยดัชนีนี้ชี้ให้เห็นเกณฑ์มาตรฐานของราคาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์แห้งทางทะเล ทั้งนี้ ปัจจัยทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ส่งผลต่อค่าระวางเดินเรือด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นอุปสงค์ อุปทาน และราคาของสินค้าแห้งเทกอง, อุปทานของเรือบรรทุก และความจุ, ราคาของน้ำมันดิบ และต้นทุนที่เกิดจากน้ำมันเตา, ฤดูกาลในการขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์, ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อท่าเรือหนาแน่น, ช่องแคบลองทางยุทธศาสตร์ที่เป็นเส้นทางเดินเรือ, สถานการณ์ตลาดและการเงินของโลก รวมถึงสถานการณ์การเมือง ประเด็นแรงงาน สภาพภูมิอากาศในประเทศต้นทางระหว่างทางและปลายทางขนส่ง

นอกจากนี้ ปัจจัยทางเศรษฐกิจยังมีความสัมพันธ์ต่อดัชนีค่าระวางเรือ ดังนั้นนักลงทุนจึงมักจะใช้ดัชนีค่าระวางเรือเป็นตัวชี้วัดหลักในการพิจารณาทิศทางของเศรษฐกิจ เนื่องจากดัชนีค่าระวางเรือแสดงให้เห็นถึงอุปสงค์และอุปทานที่ตลาดโลกมีต่อสินค้าโภคภัณฑ์แห้งที่ขนส่งทางเรือ ยิ่งดัชนีค่าระวางเรือสูงขึ้นเท่าไร ยิ่งแสดงให้เห็นแนวโน้มที่เศรษฐกิจโลกจะเติบโตได้มากขึ้นเท่านั้น ในทางกลับกัน ดัชนีค่าระวางเรือที่ตกต่ำมักเป็นสัญญาณเตือนของภาวะเศรษฐกิจซบเซา เช่น ในช่วงเดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2563 ที่โลกเผชิญกับการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ดัชนีค่าระวางเรือลดต่ำลงมากถึงร้อยละ 70 ดัชนีค่าระวางเรือจึงนับเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดภาพรวมเศรษฐกิจโลกที่น่าสนใจ (ลงทุนศาสตร์, 2564)

Guest published on TradingView.com, Mar 14, 2024 12:29 UTC



ภาพที่ 1 ดัชนีค่าระวางเรือ BDI ช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2019 - 2024

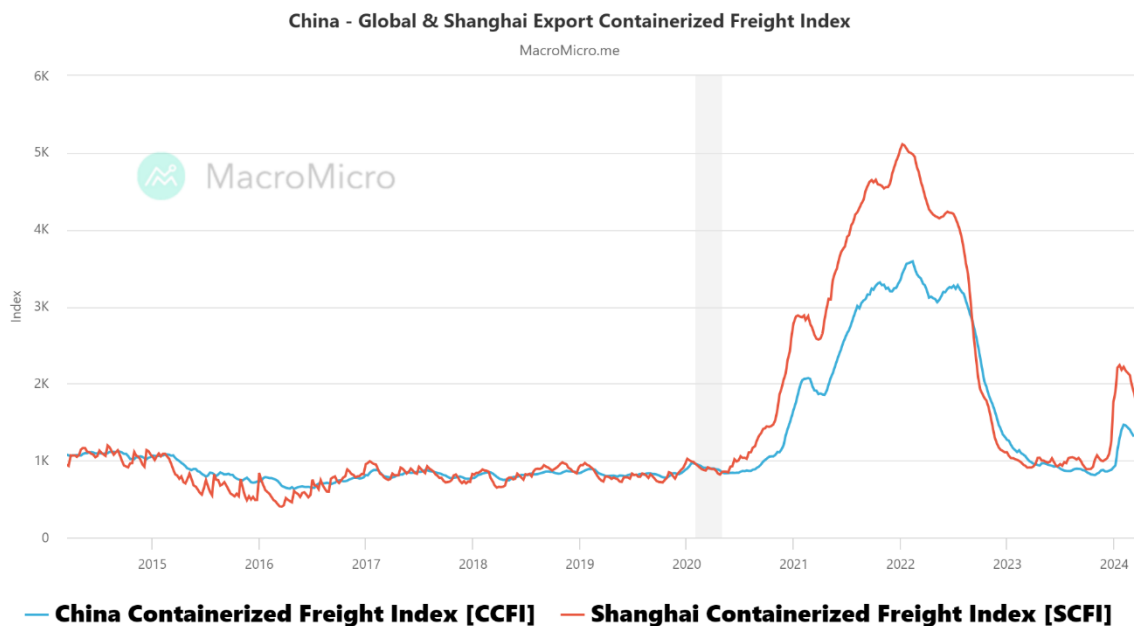
ที่มา: www.tradingview.com

ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI และ SCFI

ดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์จีน (China Containerized Freight Index: CCFI) ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1998 เพื่อติดตามอัตราการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือหลัก 10 แห่งในประเทศจีน ได้แก่ ท่าเรือต้าเหลียน เทียนจิน ชิงเต่า เซี่ยงไฮ้ หนานจิง หมิงโป เซี่ยเหมิน ฝูโจว เซินเจิ้น และกวางโจว

ดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์เซี่ยงไฮ้ (Shanghai Containerized Freight Index: SCFI) เปิดตัวอย่างเป็นทางการเมื่อปี ค.ศ. 2009 เป็นดัชนีที่สะท้อนถึงค่าขนส่งทางทะเลและค่าธรรมเนียมทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการเดินเรือในแต่ละเส้นทาง โดยเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งออกจากเมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน ไปยังภูมิภาคต่อไปนี้ ยุโรป ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกา อ่าวเปอร์เซีย ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ แอฟริกาตะวันตก แอฟริกาใต้ อเมริกาใต้ ญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก ญี่ปุ่นฝั่งตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเกาหลีใต้ โดยท่าเรือปลายทางจะถูกกำหนดไว้ในเส้นทางการค้าแต่ละเส้นทาง

โดย ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ได้ทำสถิติสูงสุดใหม่ที่ 5,109.60 จุด เมื่อวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2565 และมีแนวโน้มลดลงในปี พ.ศ. 2565 และทรงตัวในปี พ.ศ. 2566 และขยับตัวสูงขึ้นจากวิกฤติในทะเลแดง เมื่อปลายปี พ.ศ. 2566 จนถึงปัจจุบัน ดังแสดงในภาพที่ 2



ภาพที่ 2 ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI และ SCFI ช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2014 - 2024

ที่มา: www.macromicro.me

เมื่อพิจารณาในช่วงเวลาที่ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ปรับตัวสูงขึ้นมีสาเหตุดังนี้

1. การเติมสต็อกสินค้า (Restock) ตามคำสั่งซื้อสินค้าคงค้างรวมถึงคำสั่งซื้อใหม่จากการที่วิกฤติการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลงเป็นบางช่วงเวลา
2. มาตรการควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้เรือต้องเสียเวลาดำเนินการในท่าเรือต่าง ๆ อันมาจากการปิดประเทศ มาตรการเรื่องของการควบคุมเรื่องความปลอดภัย



3. เรือขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ และตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนจากมาตรการ IMO 2020 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กดดันให้ปริมาณเรือขนส่งทางทะเลทั่วโลกลดลง และแม้ว่าผู้ประกอบการเร่งส่งต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นถึง 20% เมื่อเทียบกับปริมาณกองเรือทั่วโลก แต่เรือใหม่เหล่านี้จะทยอยเข้าสู่ตลาดตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2566 เป็นต้นไป

4. ปัจจัยอันเนื่องมาจากความไม่ปกติ เช่น เรือเอเวอร์กิฟเวน ขวางคลองที่คลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ ทำให้การเดินเรือในคลองสุเอซนั้นเกิดการหยุดชะงักส่งผลต่อการใช้เส้นทางการเดินเรือระหว่างเอเชียกับยุโรป ทำให้กระทบต่อการขนส่งทางเรือและค้าขายทางทะเลทั่วโลก

ความแตกต่างระหว่างดัชนีค่าระวางเรือ CCFI และ SCFI

1. ความครอบคลุมทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกัน ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ 15 เส้นทาง โดยเส้นทางการค้าแต่ละเส้นทางสะท้อนถึงปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกจากเซี่ยงไฮ้ด้วยอัตราค่าขนส่งเฉลี่ย และค่าระวางสินค้าระหว่างท่าเรือ (Port-to-Port Freight) ในส่วนดัชนีค่าระวางเรือ CCFI สะท้อนถึงการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งออกจากท่าเรือทั่วประเทศของจีน

2. ตลาดเป้าหมายที่แตกต่างกัน ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI กำหนดเป้าหมายตลาดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งออกจากเมืองเซี่ยงไฮ้ ซึ่งมีความละเอียดอ่อนมากกว่าดัชนีค่าระวางเรือ CCFI เนื่องจากดัชนี CCFI กำหนดเป้าหมายระดับค่าระวางโดยรวม คือ สามารถทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้าได้ และเป็นดัชนีของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งออกของประเทศจีนในสิบท่าหลัก ซึ่งมีความครอบคลุมมากกว่าดัชนี SCFI

หุ้นกลุ่มเรือ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (2565) ได้มีการแบ่งกลุ่มประเภทหุ้นเป็นกลุ่มเดินเรือ และท่าเทียบเรือดังนี้

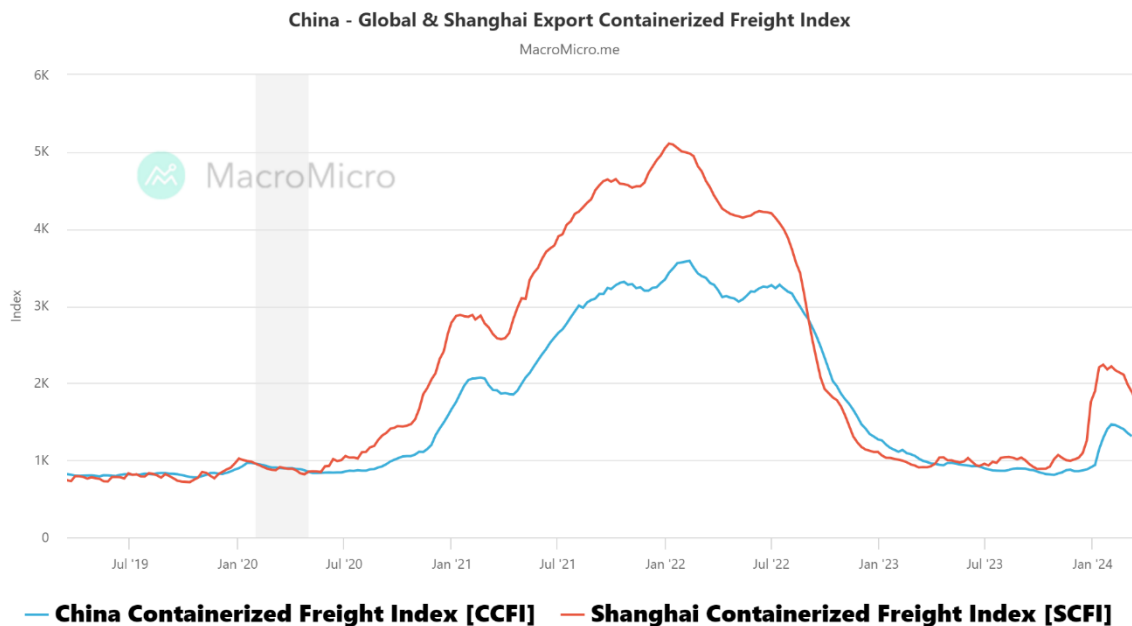
1) หุ้นเรือเทกอง เรือเทกอง คือ เรือที่ใช้ขนส่งสินค้า สินค้าโภคภัณฑ์จำนวนมาก เช่น แร่, ถ่านหิน, เหล็ก, สินค้าเกษตร ได้แก่ หุ้น TTA และ PSL

2) หุ้นเรือคอนเทนเนอร์ เรือคอนเทนเนอร์ คือ เรือที่ใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ มักเป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ หุ้น RCL

3) หุ้นเรือขนส่งน้ำมันและปิโตรเคมีเหลว เรือขนส่งน้ำมันดิบและปิโตรเคมีเหลว จะใช้เรือที่เรียกว่า Tanker ให้บริการบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นหลัก เช่น PTT, PTG และ TASCOT สำหรับหุ้นกลุ่มนี้ ได้แก่ หุ้น AMA, VL และ PRM เป็นต้น

4) หุ้นที่เกี่ยวข้องกับเรืออื่น ได้แก่ หุ้น ASIMAR เป็นผู้อู่ออมเรือ NYT บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Roll-on/Roll-off: Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป และธุรกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ เช่น III, PORT และ TSTE เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาหุ้นเรือแต่ละประเภทยานั้น จะมีลักษณะการดำเนินธุรกิจที่ไม่เหมือนกันโครงสร้างรายได้แตกต่างกัน ปัจจัยที่มากกระทบรายได้และกำไรของบริษัทตลอดจนทำให้ราคาหุ้นขึ้นหรือลงก็จะไม่เหมือนกัน ดังนั้นจำเป็นต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วน ในงานวิจัยนี้จะทำการศึกษาเฉพาะหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ คือ บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) หรือ Regional Container Lines (RCL) เท่านั้น เพื่อดูความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือแต่ละประเภทส่งผลกระทบต่อราคาหุ้น RCL ย้อนหลังจนถึงปัจจุบันอย่างไร



ภาพที่ 3 ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI และ SCFI ช่วงระหว่างปี ค.ศ. 2019 - 2024

ช่วงก่อน ระหว่าง และหลังการเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

ที่มา: www.macromicro.me

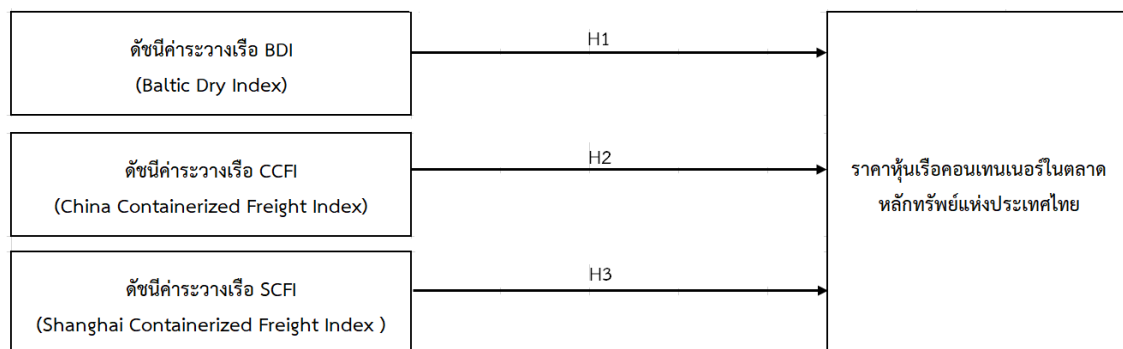
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรารกร ประเสริฐสม (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยวิธีวิเคราะห์สมการถดถอย ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด ซึ่งใช้ตัวแปรอิสระดังต่อไปนี้ อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบตลาด NYMEX อัตราดอกเบี้ยกู้ยืมระหว่างธนาคาร อัตราการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาหลักทรัพย์ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออัตราผลตอบแทนของดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญ คือ อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาหลักทรัพย์ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ไม่มีผลกระทบต่ออัตราผลตอบแทนของดัชนีหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กันต์สุดา อินทรสุวรรณ (2564) ที่ทำการศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2552 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 จำนวนทั้งหมด 132 เดือน ด้วยการวิเคราะห์ในรูปสมการถดถอยพหุคูณเชิงเส้น (Multiple Linear Regression) ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้แก่ ดัชนีราคาหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศ (RE) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน แต่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค (CCI) มูลค่านำเข้า (IMPORT) มูลค่าส่งออก (EXPORT) อัตราแลกเปลี่ยน (EXCHANGE) ไม่มีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ในขณะที่งานวิจัยของ เต็มเดช จิมากุลโกมล (2550) ที่ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยกำหนดดัชนีราคาหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยวิธีสมการถดถอยน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares) โดยใช้ตัวแปรอิสระเป็นดัชนีหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลาง ประเทศสหรัฐอเมริกา (FDR)ราคาน้ำมันดิบ (NYMEX) อัตราดอกเบี้ยของธนาคารแห่งประเทศไทย (I) ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ดัชนีหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) และดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) มีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในทิศทางเดียวกัน

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า งานวิจัยก่อนหน้านี้มีผลการศึกษาเรื่องดัชนีค่าระวางเรือมีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในทิศทางเดียวกันและไม่มีความสัมพันธ์กันระหว่างสองตัวแปรดังกล่าว งานวิจัยนี้จึงทำการศึกษาเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างดัชนีค่าระวางเรือในแต่ละประเภทและราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้เกิดความเข้าใจมากขึ้น

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ในส่วนนี้จะนำเสนอกรอบแนวคิดในการวิจัยข้อมูลที่จะใช้ในการศึกษาตัวแปรและสถิติที่จะใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ดังกรอบแนวคิดการวิจัย

1. ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ เป็นการนำข้อมูลทุติยภูมิที่ได้มาจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และข้อมูลจากเว็บไซต์ต่างประเทศที่มีการรวบรวมดัชนีค่าระวางเรือประเภทต่าง ๆ ที่มีการเก็บข้อมูลแบบอนุกรมเวลา โดยในการวิจัยครั้งนี้จะใช้ข้อมูลตั้งแต่ปี ค.ศ. 2021 - 2024 ที่ได้รวบรวมไว้นามวิเคราะห์ โดยข้อมูลที่นำมาใช้จะแบ่งออกเป็นสองชุดข้อมูล คือ ดัชนีค่าระวางเรือประเภทต่าง ๆ และราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2. ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยนี้ประกอบไปด้วย

1) ตัวแปรตาม (Dependent Variable) คือ ราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย คือ ราคาหุ้นของบริษัท บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) หรือ Regional Container Lines (RCL)



2) ตัวแปรต้น (Independent Variable) คือ ดัชนีค่าระวางเรือ 3 ดัชนี ได้แก่ 1) ดัชนีค่าระวางเรือ BDI 2) ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI 3) ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

งานวิจัยนี้ ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์สถิติเชิงอ้างอิง (Inferential Statistic) เป็นการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ด้วยสถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ซึ่งกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

การวิเคราะห์การถดถอย (Regression Analysis)

การวิเคราะห์การถดถอย เป็นวิธีการทางสถิติอย่างหนึ่งที่ใช้ในการตรวจสอบลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ตั้งแต่ 2 ตัวขึ้นไป โดยแบ่งเป็นตัวแปรอิสระ (Independent Variable) และตัวแปรตาม (Dependent Variable) (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2556)

โดยผลของการศึกษาจะให้ทราบถึง

1. ขนาดของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม

2. แบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ในการวิเคราะห์การถดถอยจะเรียกตัวแปรอิสระว่า ตัวทำนาย (Predictor) หรือตัวแปรกระตุ้น (Stimulus Variable) ส่วนตัวแปรตามจะเรียกว่า ตัวแปรตอบสนอง (Response Variable) หรือตัวแปรเกณฑ์ (Criterion Variable)

การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) จะประกอบด้วยตัวแปรตาม 1 ตัว และตัวแปรอิสระตั้งแต่ 2 ตัวขึ้นไป การวิเคราะห์เป็นการหาขนาดของความสัมพันธ์ และสร้างรูปแบบสมการทางคณิตศาสตร์ที่เป็นการพยากรณ์ค่าของตัวแปรตามโดยใช้ตัวแปรอิสระที่ศึกษา ซึ่งในการตรวจสอบว่าสมการความถดถอยนั้นสามารถอธิบายของสัมพันธ์ได้ดีหรือไม่นั้น โดยส่วนใหญ่แล้วจะดูจากสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R^2) ซึ่งการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณมีข้อตกลงเบื้องต้นที่สำคัญ 4 ประการ (บุญธรรมกิจปริดาภิรักษ์, 2553) คือ

- 1) ค่าความคลาดเคลื่อน (Error or Residual: e) จะต้องมีการแจกแจงแบบปกติ
- 2) ค่าความแปรปรวนของค่าความคลาดเคลื่อนคงที่
- 3) ค่าความคลาดเคลื่อนต้องเป็นอิสระจากกัน
- 4) ตัวแปรอิสระจะต้องไม่มีความสัมพันธ์กัน

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงอ้างอิง (Inferential Statistic)

ผลการวิจัยด้วยสถิติวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม เป็นดังนี้

ตารางที่ 1 การทดสอบสถิติด้วยวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

ตัวแปร	Coef.	Std.Err	95% CI	P-value	R^2	Adjusted R^2
ดัชนีค่าระวางเรือ BDI	0.001	0.001	-0.0008, 0.004	0.230	0.861	0.845
ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI	0.008	0.003	0.002, 0.014	0.015*		
ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI	0.0001	0.002	-0.004, 0.004	0.955		
constant	18.757	1.483	15.720, 21.795	0.001**		



ผลจากการทดสอบความสัมพันธ์ดัชนีค่าระวางเรือ BDI กับราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรทำนายเท่ากับ 0.001 และมีค่า P-value เท่ากับ 0.230 แสดงว่า ดัชนีค่าระวางเรือ BDI ไม่มีความสัมพันธ์ต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ผลจากการทดสอบความสัมพันธ์ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI กับราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรทำนายเท่ากับ 0.008 และมีค่า P-value เท่ากับ 0.015 แสดงว่าดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ผลจากการทดสอบความสัมพันธ์ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI กับราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรทำนายเท่ากับ 0.0001 และมีค่า P-value เท่ากับ 0.955 แสดงว่า ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ไม่มีความสัมพันธ์ต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

จากการวิเคราะห์การถดถอยเมื่อนำตัวแปรอิสระด้านดัชนีค่าระวางเรือทั้งสามตัว ได้แก่ ดัชนีค่าระวางเรือ BDI ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI มาทำนายราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยพบว่า ดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีค่า R^2 มีค่าเท่ากับ 0.861 และค่า Adjusted R^2 เท่ากับ 0.845

สรุปและอภิปรายผล

จากผลการวิจัยสามารถอภิปรายผลได้ว่า ดัชนีค่าระวางเรือ BDI ไม่มีความสัมพันธ์ต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อพิจารณารายดัชนีพบว่า ดัชนีค่าระวางเรือ BDI ที่เป็นดัชนีอัตราค่าเช่าเหมาลำของเรือเทกองไม่ใช่ดัชนีที่เกี่ยวข้องกับเรือคอนเทนเนอร์โดยตรง จึงไม่มีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อราคาหุ้นและไม่สามารถร่วมทำนายราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กันต์สุตา อินทสุวรรณ์ (2564) ที่พบว่า ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ไม่มีความสัมพันธ์กับดัชนีราคาหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สำหรับดัชนีค่าระวางเรือ CCFI มีผลกระทบต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากหุ้น RCL เป็นหุ้นที่บริษัทเน้นการขนส่งในเอเชียเป็นหลัก ดัชนีค่าระวางเรือของประเทศจีนจึงมีความสำคัญและมีผลกระทบโดยตรงต่อรายได้และกำไรของบริษัท เพราะประเทศจีนเป็นหนึ่งในประเทศที่นำเข้าส่งออกสินค้ามากที่สุดในโลก ทำให้ปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของจีนจากท่าเรือต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางเรือของโลก โดยเฉพาะดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ที่มีการตรวจสอบอัตราค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์จากท่าเรือหลัก 10 แห่งในประเทศจีน ได้แก่ ท่าเรือต้าเหลียน ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือชิงเต่า ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือหนานจิง ท่าเรือหนิงโป ท่าเรือเซี่ยเหมิน ท่าเรือฝูโจว ท่าเรือเซินเจิ้น และท่าเรือกวางโจว ครอบคลุมการค้าหลัก 12 แห่งในภูมิภาคตะวันออกไกล เอเชีย ยุโรป ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ออสเตรเลีย อเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ แอฟริกา และตะวันออกกลาง

เมื่อพิจารณาดัชนีค่าระวางเรือ SCFI เพิ่มเติมพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เนื่องจาก SCFI เป็นดัชนีค่าระวางเรือที่เน้นการส่งออกจากท่าเรือเซี่ยงไฮ้เป็นหลัก เมื่อนำไปทำนายร่วมจึงพบว่า ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ไม่สามารถทำนายราคาหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ มีเพียงดัชนีค่าระวางเรือ CCFI เท่านั้นที่สามารถทำนายราคาหุ้นเรือ



คอนเนอร์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นเมื่อผู้ลงทุนต้องการที่จะพิจารณาการลงทุนในหุ้นเรือคอนเทนเนอร์ การติดตามดัชนีค่าระวางเรือทั้งสามประเภทนั้นช่วยให้เห็นแนวโน้มรวมถึงภาพรวมของธุรกิจเดินเรือได้ โดยเฉพาะดัชนีค่าระวางเรือ CCFI ที่สามารถร่วมทำนายราคาหุ้น RCL ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากบริษัท RCL เป็นสายการเดินเรือที่ประกอบธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลที่มีฐานประกอบกิจการในประเทศไทยและครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทรเอเชียใต้ และตะวันออกกลาง ทำให้ดัชนีค่าระวางเรือของประเทศจีนส่งผลโดยตรงไม่เพียงแต่จากท่าเรือเซี่ยงไฮ้ แต่การนำเข้า-ส่งออกในเมืองท่าอื่น ๆ ของจีน ก็มีปริมาณมากเช่นกัน ดังนั้นหากพิจารณาให้ครอบคลุมถึงการขึ้นลงของดัชนีค่าระวางเรือ CCFI จะช่วยให้วิเคราะห์หุ้นกลุ่มเรือคอนเทนเนอร์ได้ดียิ่งขึ้น เพราะดัชนีเหล่านี้กระทบโดยตรงกับรายได้ของบริษัท

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

งานวิจัยนี้ทำการศึกษาเฉพาะหุ้นเรือคอนเทนเนอร์เท่านั้น ในการวิจัยครั้งต่อไปควรเพิ่มขอบเขตหุ้นหมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในกลุ่มอื่น ๆ เพื่อให้เห็นผลกระทบของดัชนีค่าระวางเรือว่าส่งผลต่อราคาหุ้นในกลุ่มอื่น ๆ อย่างไร

เอกสารอ้างอิง

- กันต์สุตา อินทสุวรรณ. (2564). ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อดัชนีราคาหลักทรัพย์ หมวดขนส่งและโลจิสติกส์. วารสารสังคมศาสตร์ปัญญาพัฒนา, 3(2), 15-24.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2556). การวิเคราะห์สถิติ: สถิติสำหรับการบริหารและวิจัย. (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2565). รู้จักหุ้นขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหุ้นไทย. สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567 จาก <https://www.setinvestnow.com/th/knowledge/article/217-investnow-logistics-company>
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2567). บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน). สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567 จาก <https://www.set.or.th/th/market/product/stock/quote/RCL/price>
- เติมเดช จิมากุลโกมล. (2550). ปัจจัยกำหนดดัชนีราคาหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ (สารนิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ.
- เทรตติงวิ. (2567). Baltic Dry Index. สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2567 จาก <https://www.tradingview.com/symbols/INDEX-BDI/>
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2553). สถิติวิเคราะห์เพื่อการวิจัย. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จามจุรีโปรดักท์.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2566). ทะเลแดงเดือด! กบฏยูตีโจนตีเรือสินค้า ขนส่งโลกอลหม่าน ราคาพลังงานขยับขึ้น. สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2567 จาก <https://mgronline.com/daily/detail/9660000114879>
- มาโครไมโคร. (2567). China - Global & Shanghai Export Containerized Freight Index. สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2567 จาก <https://en.macromicro.me/charts/947/commodity-ccfi-scfi>
- ลงทุนศาสตร์. (2564). ดัชนีค่าระวางเรือคืออะไร สำคัญกับธุรกิจเดินเรืออย่างไร. สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567 จาก <https://www.investorrest.co/economy/baltic-dry-index/>



- วรารกร ประเสริฐสม. (2552). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราผลตอบแทนของหลักทรัพย์หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, กรุงเทพฯ.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2566). บรรยากาศเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว กระทบภาพรวมการส่งออกไทยปี 2566. สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2567 จาก <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-social-media/Pages/Th-Export-Feb66-EBR3996-FB-31-03-2023.aspx>
- ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์. (2564). Container Shortage: COVID-19 และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์. สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2567 จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/7325>
- ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์. (2564). สถานการณ์การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และผลกระทบต่อ การส่งออกไทย. สืบค้นเมื่อ 8 มกราคม 2567 จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/7462>
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2564). ผลกระทบและทิศทางของภาคอุตสาหกรรมหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19. สืบค้นเมื่อ 10 มกราคม 2567 จาก https://www.oie.go.th/assets/portals/1/fileups/2/files/ArticlesAnalysis/Direction_industry_after_COVID-19.pdf