

ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์
ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

Relationship between Risks and Financial Ratios of Transportation and Logistics
Group Companies Listed in the Stock Exchange of Thailand

ปณพัฒน์ ประสานบุญเลิศ

หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

Panapat.pras@bumail.net

รพีสร เพ็ญเกษม

ภาควิชาการเงิน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

rapeesorn.f@bu.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุงอัตราส่วนทางการเงิน ได้แก่ อัตราส่วนหมุนเวียนเร็ว (CUR) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (DER) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (PER) อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ดีขึ้นของระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) และระดับความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) และเพื่อเป็นแนวทางให้กับนักลงทุนตัดสินใจได้แม่นยำมากยิ่งขึ้น ก่อนที่จะลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยใช้วิธีการสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และการวิเคราะห์สถิติพหุตัวแปรวิเคราะห์ (Multiple Regression Analysis) สรุปผลการศึกษาได้ว่า อัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) ได้แก่ อัตราส่วนหมุนเวียนเร็ว (CUR) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (DER) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) และอัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) ได้แก่ อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER)

คำสำคัญ : ความเสี่ยง, อัตราส่วนทางการเงิน, ขนส่งและโลจิสติกส์, ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

Abstract

This research aims to study the relationship between risk and financial ratios of the transportation and logistics industries listed on the Stock Exchange of Thailand. It is beneficial for the operation of the transportation and logistics industry. The results of this research can be used as a guide for improving financial ratios including Current Ratio (CUR), Debt to Equity Ratio (DER), Total Asset Turnover (TAT), Return on Equity (ROE), and Price to Earnings Ratio (PER). This leads to better development of the Degree of Operational Leverage (DOL) and the Degree of Financial Leverage (DFL) and to guide investors to make

more precise decisions before investing in transportation and logistics industries listed on the Stock Exchange of Thailand. Using descriptive statistics and multiple regression analysis. The results of the study showed that financial ratios relating to the Degree of Operational Leverage (DOL): Current Ratio (CUR), Debt to Equity Ratio (DER), Total Asset Turnover (TAT), Return on Equity (ROE), and Price to Earnings Ratio (PER), and relating to the Degree of Financial Leverage (DFL): Total Asset Turnover (TAT), Return on Equity (ROE) and Price to Earnings Ratio (PER).

Keywords: Risks, Financial Ratios, Transportation and Logistics, the Stock Exchange of Thailand

บทนำ

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์มีความสำคัญเป็นอย่างมากในประเทศไทย เป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve) ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อปลายปี 2558 ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต แบ่งเป็น 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพในการต่อยอด (First S-Curve) และ 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) เช่นเดียวกับกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่มีการสนับสนุนและให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้กล่าวไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 7 เรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยง ในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ พัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมการเข้าถึงบริการพื้นฐานและการคุ้มครองผู้บริโภคการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อขยายการทำธุรกิจในต่างประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560)

ปัจจัยเสี่ยงต่อธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ ความผันผวนของสถานะเศรษฐกิจทั้งในประเทศไทยและเศรษฐกิจโลกส่งผลทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าและบริการลดลง การแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ประกอบการของไทยและการเข้ามาของผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทต่างชาติรายใหญ่ที่มีระบบบริหารจัดการที่ทันสมัยจากประเทศญี่ปุ่น ฮังการีและจีน ต้นทุนการประกอบธุรกิจมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น ทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและแนวโน้มค่าแรง ส่งผลต่อต้นทุนการให้บริการ โอกาสทางธุรกิจและกำไรของผู้ประกอบการที่อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย (ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจธุรกิจและเศรษฐกิจฐานราก, 2561)

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า นักวิจัยหลายท่านยังให้ความสนใจ และดำเนินการศึกษาวิจัยเรื่องอัตราส่วนทางการเงินมีความสัมพันธ์ต่อระดับความเสี่ยง (Edina Kulcsár, 2015) จากเหตุที่กล่าวมาจึงเป็นเหตุจูงใจให้ผู้วิจัยสนใจศึกษา ความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุงอัตราส่วนทางการเงิน ได้แก่ อัตราส่วนหมุนเวียนเร็ว อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนราคาต่อส่วนของผู้ถือหุ้น อันจะนำไปสู่

การพัฒนาที่ดีขึ้นของระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงานและระดับความเสี่ยงทางการเงิน และเพื่อเป็นแนวทางให้กับนักลงทุนตัดสินใจได้แม่นยำมากยิ่งขึ้น ก่อนที่จะลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การทบทวนวรรณกรรม

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (2558) กล่าวถึงแนวคิดการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐาน เป็นแนวคิดที่วิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงในการลงทุน อัตราผลตอบแทน และกำหนดมูลค่าของหลักทรัพย์ ซึ่งจะเป็นการวิเคราะห์ตั้งแต่เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และผลการดำเนินงานของบริษัท เพื่อที่จะเป็นประโยชน์แก่นักลงทุนและผู้เกี่ยวข้อง ได้นำไปใช้อย่างเหมาะสมองค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (2560) ได้กล่าวถึงความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับระบบขององค์กร ขั้นตอนการปฏิบัติงาน/กระบวนการ บุคลากร และเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจเช่นความเสี่ยงต่อการเกิดการสูญเสียในกระบวนการผลิตและจำหน่ายเป็นต้นความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติด้านการเงิน การลงทุนและระบบการบริหารการเงิน เช่น การจัดสรรงบประมาณไม่เหมาะสมตั้งงบประมาณผิดพลาด ความเสี่ยงจากการขาดสภาพคล่อง เป็นต้นสุภาวะดี รอดอ่อน (2550) กล่าวว่าอัตราส่วนทางการเงินเป็นเครื่องมือที่ทำให้นักลงทุนสามารถเห็นภาพรวมของบริษัทว่าสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมนั้นๆ ได้มากน้อยเพียงใด และสามารถรักษาเสถียรภาพทางการเงินได้ โดยใช้งบการเงินในอดีตที่ผ่านมาของบริษัท เพื่อดูผลประกอบการย้อนหลัง และศึกษาปัจจัยต่างๆ เช่น ความสามารถในการทำกำไร และความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรม

ผู้ที่เคยศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินได้แก่ Edina Kulcsár (2015) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงกับอัตราความเสี่ยงทางการเงินในกรณีของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของประเทศโรมาเนียการวิเคราะห์ถดถอยแบบขั้นตอนเป็นแบบที่เหมาะสมที่สุด และผลการตรวจสอบความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินมีความสัมพันธ์กัน Ljiljana Lucic (2014) ศึกษาความต้องการและความสำคัญในการวิเคราะห์ทางธุรกิจโดยอัตราส่วนทางการเงินที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงทางธุรกิจ สรุปได้ว่าจากการพิจารณางบการเงินในการวิเคราะห์ข้อมูลทางการเงิน สามารถทราบถึงสภาพคล่องความสามารถในการชำระหนี้การครอบคลุมประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ เพื่อความน่าเชื่อถือของการให้สินเชื่อที่มีศักยภาพและทราบถึงความเสี่ยงในธุรกิจ

ขอบเขตการวิจัย

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลงบการเงิน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2543 ถึงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2560 ของบริษัทที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในเว็บไซต์ <http://setsmart.bu.ac.th> รวม 5 บริษัท ได้แก่

1. บริษัท เอเชีย นามารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน): ASIMAR
2. บริษัท กรุงเทพโสภณ จำกัด (มหาชน): KWC

3. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน): RCL
4. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน): THAI
5. บริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน): TSTE

ขอบเขตการวิจัย

1. ขอบเขตประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมีทั้งหมด 21 บริษัท กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จำนวน 5 บริษัท ใช้ข้อมูลช่วงไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2543 ถึงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2560 เนื่องจากมีบางบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยหลังจากปี พ.ศ. 2543 และข้อมูลในเว็บไซต์ <http://setsmart.bu.ac.th> ไม่เพียงพอแก่การศึกษา จำนวน 16 บริษัท

2. ขอบเขตตัวแปร

ตัวแปรตาม คือ ระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (Degree of Operating Leverage : DOL) และระดับความเสี่ยงทางการเงิน (Degree of Financial Leverage : DFL) ของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จำนวน 5 บริษัท

ตัวแปรอิสระ คือ อัตราส่วนหมุนเวียน (Current Ratio) อัตราส่วนหนี้สิน (D/E Ratio) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (Total Asset Turnover) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (Return On Equity : ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (Price to Earning Ratio : P/E Ratio)

3. ขอบเขตเวลา

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลงบการเงิน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2543 ถึงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2560 ของบริษัทที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในเว็บไซต์ <http://setsmart.bu.ac.th> รวม 5 บริษัท

วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และเว็บไซต์ <http://setsmart.bu.ac.th> เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ขั้นตอนการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้ผู้วิจัยรายงานผลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และใช้สถิติแบบพหุตัวแปร (Multivariate Statistics) ผู้วิจัยจึงนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 2 ขั้นตอนตามลำดับ ได้แก่ ผลการทดสอบสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และผลการวิเคราะห์สถิติสมการถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ผู้วิจัยวางแผนเก็บรวบรวมข้อมูลแบบทฤษฎี โดยรวบรวมข้อมูลงบการเงินตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2543 ถึงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2560 ของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่ง

และโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จำนวน 5 บริษัท ในเว็บไซต์ <http://setsmart.bu.ac.th>

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเชิงปริมาณใช้การบรรยายโดยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และการวิเคราะห์สถิติพหุตัวแปร ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์แต่ละข้อแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรโดยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สถิติที่ใช้เป็นค่าเฉลี่ยของตัวแปร (Mean) ค่าสูงสุด (Maximize) ค่าต่ำสุด (Minimize) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ส่วนที่ 2 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สถิติสมการถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

ผลการวิจัย

สรุปผลการทดสอบสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) แบ่งตามบริษัท ดังนี้

1. บริษัท เอเชีย นามารีน เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน): ASIMAR

ระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) มีค่าเฉลี่ย 11.526 ค่าสูงสุด 115.330 ค่าต่ำสุด 0.156 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 17.861 และค่าสังเกต 72 ระดับความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) มีค่าเฉลี่ย 1.361 ค่าสูงสุด 11.217 ค่าต่ำสุด 0.00 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.503 และค่าสังเกต 72

2. บริษัท กรุงเทพโสภณ จำกัด (มหาชน): KWC

ระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) มีค่าเฉลี่ย 37.015 ค่าสูงสุด 339.329 ค่าต่ำสุด 0.102 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 66.863 และค่าสังเกต 72 ระดับความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) มีค่าเฉลี่ย 1.939 ค่าสูงสุด 11.260 ค่าต่ำสุด 0.251 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.350 และค่าสังเกต 72

3. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน): RCL

ระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) มีค่าเฉลี่ย 22.741 ค่าสูงสุด 105.712 ค่าต่ำสุด 0.132 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 25.240 และค่าสังเกต 72 ระดับความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) มีค่าเฉลี่ย 1.322 ค่าสูงสุด 10.998 ค่าต่ำสุด 0.411 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.268 และค่าสังเกต 72

4. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน): THAI

ระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) มีค่าเฉลี่ย 97.391 ค่าสูงสุด 1,601.959 ค่าต่ำสุด 0.119 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 288.190 และค่าสังเกต 72 ระดับความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) มีค่าเฉลี่ย 1.562 ค่าสูงสุด 15.741 ค่าต่ำสุด 0.085 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.290 และค่าสังเกต 72

5. บริษัท ไทยชูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน): TSTE

ระดับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน (DOL) มีค่าเฉลี่ย 6.784 ค่าสูงสุด 145.881 ค่าต่ำสุด 0.067 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 17.929 และค่าสังเกต 72 ระดับความเสี่ยงทางการเงิน (DFL) มีค่าเฉลี่ย 2.936 ค่าสูงสุด 38.732 ค่าต่ำสุด 0.274 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.079 และค่าสังเกต 72

สรุปผลการวิเคราะห์สถิติสมการถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) แบ่งตามบริษัท ดังนี้

5. บริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน): TSTE

- อัตราส่วนทางการเงินที่ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการดำเนินงานของบริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน) ได้แก่ อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (CUR) อัตราส่วนหนี้สิน (DER) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER)
- อัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการเงินของบริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน) ได้แก่ อัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) และอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)
- อัตราส่วนทางการเงินที่ไม่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการเงินของบริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน) ได้แก่ อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (CUR) อัตราส่วนหนี้สิน (DER) และอัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT)

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยอัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการดำเนินงาน ได้แก่ อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (CUR) อัตราส่วนหนี้สิน (DER) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) โดยอัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน ได้แก่ อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (CUR) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) ถ้าอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวเพิ่มขึ้นจะทำให้ความเสี่ยงทางการดำเนินงานเพิ่มขึ้นตาม ในทางตรงกันข้ามหากอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวลดลงจะทำให้ความเสี่ยงทางการดำเนินงานลดลงตาม ส่วนอัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความเสี่ยงทางการดำเนินงาน ได้แก่ อัตราส่วนหนี้สิน (DER) และอัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) ถ้าอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวเพิ่มขึ้นจะทำให้ความเสี่ยงทางการดำเนินงานลดลง ในทางตรงกันข้ามหากอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวลดลงจะทำให้ความเสี่ยงทางการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

และอัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการเงิน ได้แก่ อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) โดยอัตราส่วนที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความเสี่ยงทางการเงิน ได้แก่ อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) โดยอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวเพิ่มขึ้น จะทำให้ความเสี่ยงทางการเงินเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในทางตรงกันข้ามหากอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวลดลง จะทำให้ความเสี่ยงทางการเงินลดลงตามไปด้วย ส่วนอัตราส่วนที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความเสี่ยงทางการเงิน ได้แก่ อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) โดยอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวเพิ่มขึ้น จะทำให้ความเสี่ยงทางการเงินลดลง ในทางตรงกันข้ามหากอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวลดลง จะทำให้ความเสี่ยงทางการเงินเพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้

1.1 นักลงทุนและกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สามารถนำอัตราส่วนที่นำมาศึกษาไปใช้ประโยชน์ได้ โดยอัตราส่วนทางการเงินที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการดำเนินงาน ได้แก่ อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (CUR) อัตราส่วนหนี้สิน (DER) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER) และอัตราส่วนที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงทางการเงิน ได้แก่ อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (TAT) อัตรา

ผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (PER)สามารถนำมาประกอบการวิเคราะห์ก่อนตัดสินใจลงทุน หรือดำเนินแผนธุรกิจต่อไปได้

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

2.1 จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงและอัตราส่วนทางการเงินของกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยจำนวน 5 บริษัท จาก 21 บริษัท โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา คือข้อมูลในงบการเงิน อยู่ในช่วงตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2543 ถึงไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ. 2560ซึ่งแนวทางการวิเคราะห์ชุดข้อมูลมีความยุ่งยาก เนื่องจากแต่ละบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ มีการขนส่งที่ต่างประเภทกัน ได้แก่ ธุรกิจการบิน ธุรกิจขนส่งทางเรือ ธุรกิจท่าอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งทำให้ชุดข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์เกิดแนวโน้มที่แตกต่างกัน จึงยากที่จะวิเคราะห์ให้ชัดเจน ประกอบกับเหตุผลด้านความมั่นคงทางการเมืองและเศรษฐกิจ ทำให้มีผลกระทบต่ออัตราส่วนทางการเงินและความเสี่ยง แต่ไม่สามารถหาข้อมูลว่าแท้จริงเป็นอย่างไรมายืนยันได้

หากกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีการจัดหมวดหมู่ และให้ข้อมูลด้านต่างๆ ที่มีมาตรฐานเดียวกัน สามารถจำแนกได้ชัดเจนก็จะทำให้การวิเคราะห์แนวโน้มต่างๆ มีความแม่นยำมากขึ้น

2.2 จากการศึกษาใช้ตัวแปรอิสระ คืออัตราส่วนทางการเงิน ได้แก่ อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current Ratio) อัตราส่วนหนี้สิน (D/E Ratio) อัตราการหมุนของทรัพย์สินรวม (Total Asset Turnover) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (Return on Equity) และอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิ (Price to Earning Ratio) มีข้อมูลที่ไม่สอดคล้องกัน จนทำให้การวิเคราะห์มีความไม่ชัดเจน จึงควรเพิ่มหรือเปลี่ยนตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา อาจทำให้การวิเคราะห์แนวโน้มต่างๆ มีความแม่นยำมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2558). การวิเคราะห์หลักทรัพย์โดยใช้ปัจจัยพื้นฐาน. กรุงเทพฯ: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.
- รพีพรรณ แสงसानนท์. (2548). การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอัตราส่วนทางการเงินและราคาตลาดของหลักทรัพย์ กรณีอุตสาหกรรมพลังงานที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ปี 2544-2548. งานนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจ ธุรกิจและเศรษฐกิจฐานราก. ส่วนเศรษฐกิจรายสาขา. (2561). ธุรกิจบริการขนส่ง. Sunrise – Sunset Industry 2018. สืบค้นเมื่อ กันยายน 7, 2561, จาก https://www.gsb.or.th/getattachment/ed9690bf-ce0e-4099-8c53-47975f5371f4/IN_transport_61_detail.aspx.
- สุภาวະดี รอดอ่อน. (2550). การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างราคาตลาดของหลักทรัพย์กับอัตราส่วนทางการเงิน:กรณีศึกษาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ปี 2544 – 2548. การค้นคว้าอิสระปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2560). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564). กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย. (2560). คู่มือการบริหารความเสี่ยงฉบับปรับปรุงปี2560. กรุงเทพฯ: องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย.

- Edina Kulcsár. (2015). Analysis of Relationship between Risk and Financial Ratios in Case of Romanian Small and Medium-Sized Enterprises. University of Oradea, Faculty of Economic Sciences, Oradea, Romania, 389-397.
- LjiljanaLucic. (2014). Financial Ratios in the Function of Business Risk Assessment. A Publication of the International Institute for Applied Knowledge Management, 21-34.
- Sarkar, S. (2018). Optimal DOL (degree of operating leverage) with investment and production flexibility. International Journal of Production Economics, 202, 172-181.