ผลกระทบของโครงสร้างเงินทุนที่มีต่อผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

Impact of Capital Structure on Performance of Listed Transport and Logistics Sector in the Stock Exchange of Thailand

อติวิชญ์ สาสนัส[1]
รพีสร เฟื่องเกษม[2]
[1]นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
[2]ภาควิชาการเงิน, คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของโครงสร้างเงินทุนที่มีต่อผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จำนวนทั้งสิ้น 9 บริษัท เลือกใช้ข้อมูลผลการดำเนินงานย้อนหลังรายไตรมาส ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2561 กำหนดผลการดำเนินงานของบริษัทวัดจากอัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม โครงสร้างเงินทุนประกอบด้วยหนี้สินระยะสั้น หนี้สินระยะยาว และหนี้สินรวม โดยวัดจากอัตราส่วนของหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม สำหรับตัวแปรควบคุม ได้แก่ ขนาดของบริษัทซึ่งคำนวณจากสินทรัพย์รวม และอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล คือ สถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ ผลของการศึกษา พบว่า โครงสร้างเงินทุนมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับผลการดำเนินงานจำนวน 4 บริษัท ขนาดของบริษัทมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับผลการดำเนินงานจำนวน 3 บริษัท และอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวมมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับผลการดำเนินงานในทิศทางบวกจำนวน 2 บริษัท

คำสำคัญ: โครงสร้างเงินทุน, ความสามารถในการทำกำไร, กลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

Abstract

This study examines the impact of capital structure on performance of listed transport and logistics sector which consists of nine companies in the stock exchange of Thailand. The study covers the quarterly profitability report from 2008 to 2018. Profitabillity in this study is measured by the return on asset (ROA) while capital structure is measured by the debt ratios

(short-term debt to total assets, long-term debt to total assets, and total debt to total assets). Control variables are firm size and asset growth. Firm size is measured by total assets. Asset growth is measured by percentage change in the asset value. The research is conducted by using the descriptive statistics and multiple regression analysis. It is found that the capital structure of four companies have significant relationship with firm profitability. Firm size of three companies have significant relationship with firm profitability and assets growth of two companies have significant positive relationship with firm profitability.

Keywords: Capital Structure, Performance, Transport and Logistics Sector

บทนำ

อุตสาหกรรมการขนส่งในประเทศไทยมีข้อได้เปรียบเป็นอย่างมากทางด้านภูมิศาสตร์ และในช่วงที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการขนส่งในประเทศไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องมาจากธุรกิจการขนส่งและบริการทางด้านการจัดการระบบขนส่งมีความเกี่ยวข้องกับหลากหลายอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในแผนแม่บทสำหรับพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมขนส่ง หรือ “Logistics Hub” และเร่งพัฒนาโครงสร้างการขนส่งให้สามารถเชื่อมกันได้หลากหลายรูปแบบ มีการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการพัฒนาระบบการบริหารธุรกิจให้ได้รับเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อยืนยันว่าบริษัทมีประสิทธิภาพ และเพิ่มความมั่นใจต่อนักลงทุน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560)

ภาพรวมการจัดการระบบขนส่งในประเทศไทย พบว่า ในปี 2560 ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,106.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ร้อยละ 5.1 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ลดลงจากปี 2559 ร้อยละ 13.8 ต่อ GDP สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับลดลงจากการลดลงของสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังอยู่ในระดับคงที่ เนื่องจากยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก รวมทั้งมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น สำหรับปี พ.ศ. 2560 ต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 1,140.1 พันล้านบาท หรือร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 774.9 พันล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 191.5 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 ต่อ GDP

ประเทศไทยมีการสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่อย่างอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ใหม่ เพื่อพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบธุรกิจ และเทคโนโลยี ได้แก่ กิจการสาธารณูปโภค และบริการเพื่อการขนส่ง, ศูนย์รวมกิจการโลจิสติกส์ทันสมัย, ธุรกิจมูลค่าสูงที่ต้องการความเร็วจากการขนส่งทางอากาศ, การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าทางอากาศ ฯลฯ เพื่อขับเคลื่อนการเติบโตของเศรษฐกิจในอนาคต

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า ธุรกิจโลจิสติกส์มีการบริการที่หลากหลาย โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนค่าขนส่งสินค้า และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง จึงส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่นั้นจำเป็นต้องมีการลงทุนในสินทรัพย์ เพื่อใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์นั้นในการสร้างรายได้ รวมทั้งกำไรให้กับธุรกิจ จึงเป็นเหตุผลทำให้ผู้วิจัยสนใจทำการศึกษาเรื่องผลกระทบของโครงสร้างเงินทุนที่มีต่อผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษาดังกล่าวจะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่สนใจลงทุนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงสร้างเงินทุนที่มีต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยจากตัวแปรทางโครงสร้างทางการเงินที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ขอบเขตการวิจัย

1. งานวิจัยนี้ทำการศึกษาข้อมูลรายไตรมาสย้อนหลังจำนวน 10 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ถึง 2561 เท่านั้น
2. งานวิจัยนี้ทำการศึกษาข้อมูลของบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีการจดทะเบียนซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ก่อนปี พ.ศ.2551 เท่านั้น
3. ข้อมูลการศึกษาเป็นข้อมูลจากรายงานสรุปรายไตรมาสของบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์รวมทั้งสิ้น 11 บริษัท
4. งานวิจัยนี้ทำการศึกษาโครงสร้างเงินทุนโดยแบ่งออกเป็นหนี้สินระยะสั้น หนี้สินระยะยาว และหนี้สินรวม

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือ กลุ่มบริษัทจดทะเบียนของอุตสาหกรรมขนส่ง และโลจิสติกส์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีทั้งหมด 22 บริษัท

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในศึกษาคือ หลักทรัพย์ของกลุ่มการบริการในหมวดธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยเลือกใช้ข้อมูลผลการดำเนินงานย้อนหลังรายไตรมาสตั้งแต่ปี 2551 ถึงปี 2561 รวม 11 ปี 44 ไตรมาส จำนวนทั้งหมด 9 หลักทรัพย์ ซึ่งเป็นหลักทรัพย์ที่มีชุดข้อมูลที่สมบูรณ์เพียงพอสำหรับการศึกษาในครั้งนี้

3. ตัวแปรในการศึกษา

ตัวแปรตาม ได้แก่ อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ หนี้สินระยะสั้น (STD) หนี้สินระยะยาว (LTD) และหนี้สินรวม (TD)

ตัวแปรควบคุม ได้แก่ ขนาดบริษัท (SIZ) และอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม (GA)

ผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 9 บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในกลุ่มกลุ่มบริษัทจดทะเบียนของอุตสาหกรรมขนส่ง และโลจิสติกส์สามารถสรุปกลุ่มตัวอย่างได้ดังตารางนี้

โครงสร้างเงินทุน		เท่า	บริษัท
สัดส่วนหนี้สินระยะสั้น	มากที่สุด	0.7062	ASIMAR
	น้อยที่สุด	0.0201	PSL
	ค่าเฉลี่ย	0.2375	
สัดส่วนหนี้สินระยะยาว	มากที่สุด	0.599	THAI
	น้อยที่สุด	0.008	PSL
	ค่าเฉลี่ย	0.2362	
สัดส่วนหนี้สินรวม	มากที่สุด	0.9328	THAI
	น้อยที่สุด	0.0448	PSL
	ค่าเฉลี่ย	0.4737	
ขนาดของบริษัท	มากที่สุด	8.5112 พันบาท	THAI
	น้อยที่สุด	5.6359 พันบาท	KWC
	ค่าเฉลี่ย	7.0402 พันบาท	
อัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม	มากที่สุด	683.87%	BTS
	น้อยที่สุด	-22.17%	ASIMAR
	ค่าเฉลี่ย	2.67%	

จากการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 9 บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในกลุ่มกลุ่มบริษัทจดทะเบียนของอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถสรุปกลุ่มตัวอย่างที่เป็นไปตามสมมติฐานได้ดังตารางนี้

บริษัท	สมการ	SDTA	LDTA	TDTA	SIZ	GA	R-squared
AOT	สมการที่ 1	0.7504**			1.2213***	-0.1234	0.6901
	สมการที่ 2		-0.5920***		-0.4421**	0.2173	0.8897
	สมการที่ 3			-0.6820***	-0.5931**	0.2691*	0.8797
ASIMAR	สมการที่ 1	-0.2194***			-0.0333	-0.0509	0.336
	สมการที่ 2		-0.104		-0.3167**	0.0055	0.1674
	สมการที่ 3			-0.3636***	0.2811	-0.0836	0.4623
BTS	สมการที่ 1	-0.3820*			-0.0674	-0.0145	0.1049
	สมการที่ 2		-0.1655		0.0403	-0.0067	0.0549
	สมการที่ 3			-0.2511**	-0.0022	-0.0078	0.1267
JUTHA	สมการที่ 1	-0.2124***			-0.2238**	0.0862	0.3637
	สมการที่ 2		0.1340**		-0.2340**	0.1174	0.217
	สมการที่ 3			-0.5421***	-0.1588	0.1559**	0.3813
KWC	สมการที่ 1	-0.3923***			-0.1187	-0.0004	0.4638
	สมการที่ 2		-0.5790***		-0.0504	-0.0159	0.4993
	สมการที่ 3			-0.2631***	-0.1204*	-0.0032	0.525
PSL	สมการที่ 1	0.0186			-0.9600***	0.4589**	0.7475
	สมการที่ 2		-0.0844		-0.8393***	0.4269**	0.7514
	สมการที่ 3			-0.1756	-0.6569**	0.3779**	0.7546
RCL	สมการที่ 1	0.1041			0.0615	0.5240**	0.1303
	สมการที่ 2		-0.6107***		0.4068***	0.4551**	0.3906
	สมการที่ 3			-1.1807***	0.0179	0.4453***	0.5982
THAI	สมการที่ 1	-0.6365***			-0.5612**	0.3246	0.2744
	สมการที่ 2		-0.3831***		0.2558	0.1391	0.222
	สมการที่ 3			-0.3942***	0.0402	0.1176	0.3617
TSTE	สมการที่ 1	0.0728			-0.1030***	0.058	0.3389
	สมการที่ 2		-0.1473		-0.1004**	0.0673	0.319
	สมการที่ 3			0.0763	-0.1161***	0.0592	0.3309

หมายเหตุ:

สมการที่ 1 คือ $ROA_{i,t} = \beta_0 + \beta_1 * STD_{i,t} + \beta_2 * SIZ_{i,t} + \beta_3 * GA_{i,t} + \mu_{i,t}$

สมการที่ 2 คือ $ROA_{i,t} = \beta_0 + \beta_1 * LTD_{i,t} + \beta_2 * SIZ_{i,t} + \beta_3 * GA_{i,t} + \mu_{i,t}$

สมการที่ 3 คือ $ROA_{i,t} = \beta_0 + \beta_1 * TD_{i,t} + \beta_2 * SIZ_{i,t} + \beta_3 * GA_{i,t} + \mu_{i,t}$

สรุปและอภิปรายผล

โครงสร้างเงินทุนของบริษัทที่ทำการศึกษา ในการศึกษาโครงสร้างเงินทุน ได้แยกการศึกษาโครงสร้างเงินทุนออกเป็นหนี้สิน ระยะสั้น หนี้สินระยะยาว และหนี้สินรวม โดยคำนวณจากอัตราส่วนของหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม สามารถสรุปผลได้ดังนี้ 1) บมจ.เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ มีหนี้สินระยะสั้นมากที่สุดคือ 0.7062 เท่า และบมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง มีหนี้สินระยะสั้นน้อยที่สุดคือ 0.0201 เท่า 2) บมจ.การบินไทย มีหนี้สินระยะยาวมากที่สุดคือ 0.5990 เท่า และบมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง มีหนี้สินระยะยาวน้อยที่สุดคือ 0.0080 เท่า 3) บมจ.การบินไทย มีหนี้สินรวมมากที่สุดคือ 0.9328 เท่า และบมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง มีหนี้สินรวมน้อยที่สุดคือ 0.0448 เท่า

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยอื่นที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ได้ทำการศึกษาปัจจัยเรื่องขนาดของบริษัท และอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวม พบว่า 1) บมจ.การบินไทย มีขนาดบริษัทใหญ่ที่สุดคือ 8.5112 พันบาท และบมจ.กรุงเทพโสภณ มีขนาดบริษัทเล็กที่สุดคือ 5.6359 พันบาท 2) บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ มีอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวมมากที่สุดคือ 683.87% และบมจ.เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ มีอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวมน้อยที่สุดคือ -22.17%

ผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของบริษัท

ในการศึกษาผลการดำเนินงานของบริษัท ใช้อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวมซึ่งคำนวณจากอัตราส่วนกำไรสุทธิต่อด้วยสินทรัพย์รวมเป็นตัววัด พบว่า บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ มีอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์มากที่สุดคือ 0.4437 เท่า และบมจ.อาร์ ซี แอล มีอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์น้อยที่สุดคือ -0.1162 เท่า

ผลการวิเคราะห์หนี้สินระยะสั้นกับปัจจัยอื่นที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

1. บมจ.ท่าอากาศยานไทย มีความสัมพันธ์ระหว่างหนี้สินระยะสั้นกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางบวก ส่วนบมจ.เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์, บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ.จุฑานาวี, บมจ.กรุงเทพโสภณ และบมจ.การบินไทย มีความสัมพันธ์ระหว่างหนี้สินระยะสั้นกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางลบ

2. บมจ.ท่าอากาศยานไทย มีความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางบวก ส่วนบมจ.จุฑานาวี, บมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง, บมจ.การบินไทย และบมจ.ไทยชูการ์ เทอร์มินิ้ล มีความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางลบ

3. บมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง และบมจ.อาร์ ซี แอล มีความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวมของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางบวก

ผลการวิเคราะห์หนี้สินระยะยาวกับปัจจัยอื่นที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

1. บมจ.จุฑานาวี มีความสัมพันธ์ระหว่างหนี้สินระยะยาวกับอัตราส่วนผลตอบแทน

จากสินทรัพย์รวมในทิศทางบวก ส่วนบมจ.ท่าอากาศยานไทย, บมจ.กรุงเทพโสภณ, บมจ.อาร์ ซี แอล และบมจ.การบินไทย มีความสัมพันธ์ระหว่างหนี้สินระยะยาวกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางลบ

2. บมจ.อาร์ ซี แอล มีความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของบริษัทกับอัตราส่วน

ผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวมในทิศทางบวก ส่วนบมจ.ท่าอากาศยานไทย, บมจ.เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์, บมจ.จุฑานาวี, บมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง และบมจ.ไทยชูการ์ เทอร์มิเนิ้ล มีความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางลบ

3. บมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง และบมจ.อาร์ ซี แอล มีความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวมของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางบวก

ผลการวิเคราะห์หนี้สินรวมกับปัจจัยอื่นที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

1. บมจ.ท่าอากาศยานไทย, บมจ.เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์, บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ.จุฑานาวี, บมจ.กรุงเทพโสภณ, บมจ.อาร์ ซี แอล และบมจ.การบินไทย มีความสัมพันธ์ระหว่างหนี้สินรวมกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางลบ

2. บมจ.ท่าอากาศยานไทย, บมจ.กรุงเทพโสภณ, บมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง และบมจ.ไทยชูการ์ เทอร์มิเนิ้ล มีความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางลบ

3. บมจ.ท่าอากาศยานไทย, บมจ.จุฑานาวี, บมจ.พรีเชียส ชิพปิ้ง และบมจ.อาร์ ซี แอล มีความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการเติบโตของสินทรัพย์รวมของบริษัทกับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในทิศทางบวก

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาต่อนักลงทุน ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ช่วยให้นักลงทุนสามารถวิเคราะห์ถึงโครงสร้างเงินทุนที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของแต่ละบริษัทในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่ทำการศึกษาได้เพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น ควรทำการศึกษาปัจจัยอื่นๆประกอบเพิ่มเติมด้วย เช่น นโยบายของบริษัท สภาพเศรษฐกิจ ซึ่งจะช่วยทำให้การตัดสินใจลงทุนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาต่อในอนาคต ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ในการศึกษาครั้งต่อไปควรทำการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของตัวแปรควบคุม เช่น สภาพคล่อง (Liquidity) และการเติบโตของยอดขาย (Sales growth) ส่วนตัวแปรตามอาจเพิ่มตัววัดผลการดำเนินงานอื่น ๆ เช่น กำไรต่อหุ้น (Earnings per share) และอัตราส่วนผลตอบแทนจากผู้ถือหุ้น (ROE)

เอกสารอ้างอิง

กรมตรวจบัญชีสหกรณ์. (2554). *หนี้สิน (Liabilities).* จาก https://cad.go.th.

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2556). *ภาพรวมและสถานะของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย.* จาก https://www.dbd.go.th/download/promotion_file/04_(word)%20DBD- Logistic_Rev-Final_Chap2_v1.pdf.

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. (2559). *โครงสร้างทางการเงินและเงินทุนที่เหมาะสมกับกิจการ.* จาก https://bsc.dip.go.th/th/category/account2/fs-structurefinancial.

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2535). *ประวัติและบทบาท.* จาก https://www.set.or.th.

_____. (2558). *การจัดกลุ่มอุตสาหกรรมและหมวดธุรกิจ.* จากhttps://www.set.or.th.

รวงฝน ใจสมุทร. (2558). *โครงสร้างเงินทุน พื้นฐานความสำเร็จของกิจการ.* จาก http://www.thai-iod.com.

วัฒนา ศิวะเกื้อ. (2559). *การบัญชีขั้นต้น*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วันดี เวทางค์กุล. (2550). *ผลกระทบของกลยุทธ์ ประสบการณ์ และค่าตอบแทนต่อความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วนกรรมการอิสระกับผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศูนย์ส่งเสริมการพัฒนาความรู้ตลาดทุน. (2562). *SET EDUCATION.* จาก www.set.or.th/education.

สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ. (2562). *มาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO 9001).* จาก https://www.masci.or.th.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564).* จาก http://www.nesdb.go.th/download/document/logistic/plan3.pdf.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). *รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2561*. สืบค้นจาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=9359.

Al-Jafari, M.K., & Samman, H.A. (2015). Determinants of Profitability: Evidence from Industrial Companies Listed on Muscat Securities Market. *Review of European Studies,* 7(11), 303-311.

Gill, A., Biger, N., & Mathur, N. (2011). The Effect of Capital Structure on Profitability: Evidence from the United States. *International Journal of Management,* 28(4).

Hasan, B., Ahsan, M., Rahaman, A., & Alam, N. (2014). Influence of Capital Structure on Firm Performance: Evidence from Bangladesh. *International Journal of Business and Management,* 9(5), 184-194.

Hassan, L., & Samour, S. (2015). *Capital structure and firm performance: Did the Financial crisis matter? - A cross-industry study.* Sweden: Uppsala University.

He, T. (2013). *The comparison of impact from capital structure to corporate performance between Chinese and European listed firms.* Sweden: Jonkoping University.

Jensen, M. C. (1986). Agency Costs of Free Cash Flow, Corporate Finance. *The American Economic Review,* 76(2), 323-329.

Jensen, M.C., & Meckling, W.H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency cost and ownership structure. *Journal of financial,* 3(4), 305-360.

Modigliani, F., & Miller, M. (1963). Corporate Income Taxes and The Cost of Capital: Correction. *The American Economic Review,* 53, 443-453.

Myers, S.C., & Majluf, N.S. (1984). Corporate financing & investment decisions. When firms have.

Toraman, C., Kılıç, Y., & Reis, S. (2013). The Effects of Capital Structure Decisions on Firm Performance: Evidence from Turkey. *International Conference on Economic and Social Studies,* 13, 137-145.

Twairesh, A.E.M. (2014). The Impact of Capital Structure on Firm's Performance Evidence from Saudi Arabia. *Journal of Applied Finance & Banking,* 4(2), 183-193.