หุ้นขนส่ง-โลจิสติกส์ไทย สู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน

สุพพตา ศรีสุข
ผู้อำนวยการอาวุโส หัวหน้ากลุ่มพลังงานและเทคโนโลยี สายงานวิจัย
บล. บัวหลวง จำกัด (มหาชน)

บริบทการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆทั่วโลก....โอกาสของประเทศไทย

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาสถานการณ์โลกเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญหลังจากที่สงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนเริ่มต้นขึ้นในปี 2561 และยังคงดำเนินต่อมาในปัจจุบัน นอกจากนี้ทางสหภาพยุโรปมีแนวคิดที่จะเรียกเก็บภาษีพิเศษรถยนต์ไฟฟ้านำเข้าจากประเทศจีน สงครามทางการค้าระหว่างประเทศมหาอำนาจทั้งสองกลุ่มส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของขั้วอำนาจทางเศรษฐกิจรวมทั้งทิศทางการค้าการลงทุนโลก จากเดิมมีเพียงขั้วอำนาจเดียว คือ กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว นำโดยสหรัฐอเมริกาและยุโรป มาเป็นสองขั้วอำนาจ คือ ขั้วอำนาจเดิม และขั้วอำนาจใหม่ นำโดยจีน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวน่าจะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจได้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนั้นยังก่อให้เกิดโอกาสต่อประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนในการเปิดรับการย้ายฐานการผลิตของผู้ผลิตออกจากประเทศจีนเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีสินค้านำเข้า

นอกจากนี้การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ทำให้ประเทศต่าง ๆหันมาให้ความสำคัญกับการป้องกันความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน และส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก โดยการย้ายฐานการผลิตไปสู่ประเทศที่อยู่ใกล้ตลาด เช่น ภูมิภาคเอเชีย, ภูมิภาคอาเซียน ที่มีตลาดขนาดใหญ่และมีศักยภาพในการเติบโตสูง นอกจากนั้นความขัดแย้งทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ อาทิ สงครามรัสเซีย-ยูเครน, สงครามอิสราเอล-ฮามาส เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน และอาจเป็นปัจจัยหนุนให้เกิดการย้ายฐานการผลิตมายังภูมิภาคเอเชียและภูมิภาคอาเซียนมากยิ่งขึ้น

ทิศทางการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

การขนส่งและโลจิสติกส์เป็นธุรกิจด้านบริการที่ประชาคมอาเซียนให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ นับตั้งแต่การก่อตั้งประชาคมอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนภายในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำแผนแม่บทการเชื่อมโยงอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity [MPAC]) ซึ่งแผนแม่บทฯดังกล่าวได้กำหนดแผนงานเป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) การเชื่อมโยงด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Connectivity) ซึ่งประกอบด้วยการปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น ถนน, ทางรถไฟ, ท่าเรือ, และท่าอากาศยาน เป็นต้น รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, 2) การเชื่อมโยงด้านสถาบันและการพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (Institutional Connectivity) ซึ่งประกอบด้วยการแก้ไขอุปสรรคทางการค้า, อุปสรรคด้านการเดินรถขนส่งระหว่างประเทศ, การเปิดตลาดการบินและการเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นต้น, และ 3) การเชื่อมโยงด้านบุคคล (People to People Connectivity) โดยสนับสนุนให้ภาครัฐ, ภาคเอกชน, และภาคประชาชนของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีความสัมพันธ์ทางสังคมและวัฒนธรรมระหว่างกันมากขึ้น

ภายใต้แผนแม่บทการเชื่อมโยงอาเซียนได้ให้ความสำคัญต่อการเร่งรัดแผนงานที่มีความสำคัญในระดับสูง โดยแผนงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังนี้ 1) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network [AHN]) โดยเร่งรัดให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและปรับปรุงเส้นทางการขนส่งหลัก, 2) การปรับปรุงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ – นครคุนหมิง (ประเทศจีน) (Singapore – Kunming Rail Link [SKRL]) ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างประเทศสิงคโปร์, มาเลเซีย, ไทย, กัมพูชา, เวียดนาม, และจีนตอนใต้ (นครคุนหมิง) และมีเส้นทางบางส่วนเชื่อมต่อระหว่างไทย - เมียนมา, และไทย – ลาว, และ 3) การศึกษาโครงข่ายการเดินเรือชายฝั่งในอาเซียน (Roll On/Roll Off Network) รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนเชื่อมต่อกับท่าเรือ

และเพื่อให้แผนแม่บทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์บรรลุเป้าหมาย กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี 2559-2568 (ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025) ขึ้น โดยแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวกำหนดแนวทางเกี่ยวกับระบบคมนาคมขนส่ง 5 ด้าน ได้แก่ 1) การขนส่งทางอากาศ , 2) การขนส่งภาคพื้นดิน, 3) การขนส่งทางทะเล, 4) การขนส่งที่ยั่งยืน, และ 5) การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง โดยมีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

1) การขนส่งทางอากาศ: ประเทศสมาชิกจะประสานงานการทำงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยด้านการบินในอาเซียนด้วยการบริหารการจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างตลาดการบินร่วมเพื่อเชื่อมโยงถึงกันอย่างไร้รอยต่อ
2) การขนส่งทางบก: ประเทศสมาชิกจะสร้างความร่วมมือเพื่อรวมกลุ่มด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก (ทางถนนและทางรถไฟ) และการขนส่งหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงกัน (Inter-modal Interconnectivity) ผ่านการสร้างสนามบินหลัก ท่าเรือ และเส้นทางขนสินค้าทางน้ำภายในประเทศ
3) การขนส่งทางทะเล: ประเทศสมาชิกอาเซียนจะสร้างความเชื่อมโยงทางทะเลผ่านการจัดตั้งตลาดส่งสินค้าร่วมอาเซียน (ASEAN Single Shipping Market) รวมถึงการให้ความสำคัญกับเครือข่ายการขนส่งด้วยเรือ (Roll On/Roll Off Network) และการพัฒนาการขนส่งทางบกและทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ
4) การขนส่งที่ยั่งยืน: ประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงที่จะพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน
5) การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง: ประเทศสมาชิกอาเซียนจะสร้างความร่วมมือเพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งให้มากที่สุด รวมถึงการดำเนินโครงการต่างๆเพื่อเพิ่มศักยภาพและทักษะในการพัฒนาความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในระดับภูมิภาคต่อไป

การพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมารวมถึงแผนการพัฒนาที่จะมีต่อไปในอนาคตน่าจะส่งเสริมให้ภูมิภาคอาเซียนมีความพร้อมสำหรับโอกาสทางการค้าการลงทุนที่จะเข้ามาในภูมิภาคมากขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตอันเนื่องมาจากสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงไป

แผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

ประเทศไทยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมาก โดยได้กำหนดเป็นหนึ่งในเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 (แผนระดับที่ 1) ซึ่งมีเป้าหมายในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานที่มุ่งสู่อนาคตของประเทศในปี 2580 ให้สัมฤทธิ์ผล เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้า การบริการ การลงทุน และทางเชื่อมคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้ประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 2) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ โดยให้ความสำคัญกับด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล และกำหนดเป้าหมายให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานสูงขึ้น กล่าวคือ 1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ 2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น นอกจากนี้แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) (แผนระดับที่ 2) ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติได้กำหนดเป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้ในหมุดหมายที่ 5 “ไทยเป็นประตูการค้า การลงทุน และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค”

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมาแล้ว 3 ฉบับ ได้แก่ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2551-2554), ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560), และฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2565) ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องทั้งทางถนน, ทางราง, ทางน้ำ, และทางอากาศ เพื่อให้การขนส่งและระบบโลจิสติกส์มีความเชื่อมโยงและครอบคลุมภายในประเทศและเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ โดยล่าสุดได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 ขึ้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาระสำคัญดังนี้ 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น

สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ, 2) ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน เช่น พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์, 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ, 4) พัฒนาศักยภาพ Logistics Service Providers เช่น เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์, และ 5) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติสก์ของภูมิภาคอาเซียน จากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่ได้เปรียบประเทศอื่นๆ โดยตั้งอยู่ตรงศูนย์กลางของภูมิภาคและมีพรมแดนเชื่อมต่อกับหลายประเทศทั้ง มาเลเซีย, เมียนมาร์, ลาว, และกัมพูชา อีกทั้งประเทศไทยมีโครงการตัดถนนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ประเทศไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยเร่งการพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1, ระยะที่ 2, โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่, และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงทั้งในส่วนของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ดังกล่าวน่าจะเป็นปัจจัยหนุนให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางถนน, ทางราง, และทางอากาศของภูมิภาคอาเซียนได้

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์

- ภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆทั่วโลก: หากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมมีการเติบโตก็จะนำไปสู่กิจกรรมการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้นและน่าจะส่งผลให้ความต้องการบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น ในทางตรงกันข้าม หากสภาวะเศรษฐกิจซบเซาก็อาจส่งผลให้ความต้องการบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ปรับตัวลดลง
- การเปลี่ยนแปลงนโยบายการค้าของประเทศต่างๆ: เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการค้าของประเทศต่างๆทั่วโลก อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงฐานการผลิตและห่วงโซ่อุปทานของสินค้าและบริการต่างๆ
- การแข่งขันภายในอุตสาหกรรม: การเปิดเสรีด้านการค้าการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน อาจส่งผลให้มีผู้ประกอบการจากต่างประเทศเข้ามาให้บริการในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการแข่งขันภายในประเทศที่รุนแรงขึ้น
- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: เนื่องจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ปรับเพิ่มขึ้น
- การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม: ในปัจจุบันมีการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์มีความก้าวหน้าอย่างมาก ผู้ประกอบการจึงควรติดตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่างๆ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจและรักษาความสามารถในการแข่งขัน
- สถานการณ์ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์: หากเกิดความขัดแย้งระหว่างประเทศต่างๆในโลก อาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลกและเส้นทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการขนส่งสินค้าได้

วิธีการประเมินมูลค่าหุ้น

วิธีการประเมินมูลค่าหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ที่นิยมใช้ ได้แก่

1) Price-to-Earnings (P/E) ratio เป็นวิธีการประเมินมูลค่าหุ้นที่ทำได้อย่างรวดเร็ว แต่มีข้อจำกัดที่ว่าบริษัทที่เราจะทำการประเมินมูลค่าจะต้องมีกำไร

2) EV/EBITDA Ratio เป็นวิธีการประเมินมูลค่าหุ้นที่สามารถใช้ได้ในกรณีที่บริษัทมีผลขาดทุน

3) Discounted Cash Flow (DCF) เป็นวิธีการประเมินมูลค่าหุ้นอีกวิธีหนึ่ง ซึ่งเหมาะสำหรับการใช้ประเมินมูลค่าหุ้นของบริษัทที่มีผลการดำเนินงานไม่ผันผวน

แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหุ้นขนส่ง-โลจิสติกส์ไทย

- ข่าวและงบการเงินที่บริษัทจดทะเบียนรายงานผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- การรับฟังข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทจดทะเบียนต่างๆ ผ่าน SET Opportunity Day ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทจดทะเบียนต่างๆ ผ่านทางเว็บไซต์ของแต่ละบริษัท
- ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ รวมทั้งข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับบริษัทจดทะเบียนผ่านทางสื่อต่างๆ

หุ้นที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการที่ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน และเทคนิคในการจับจังหวะเข้าลงทุน

หากประเทศไทยสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ได้ตามเป้าหมาย ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยน่าจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์อย่างมากจากการที่ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งมีโอกาสในการขยายธุรกิจเพื่อรองรับความต้องการด้าน

การขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในระยะยาว สำหรับบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่ให้บริการครอบคลุมทั้งในประเทศไทยและระหว่างประเทศซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนของประเทศไทย ได้แก่ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV) ซึ่งดำเนินธุรกิจทั้งในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งให้บริการในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์, บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BA) ซึ่งดำเนินธุรกิจทั้งในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งให้บริการในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์, บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (ETL), บริษัท ทริพเพิล ไอ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (III), บริษัท ลีโอ โกลบอล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (LEO), บริษัท เกียรติธนา ขนส่ง จำกัด (มหาชน) (KIAT), บริษัท ไซโน โลจิสติกส์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (SINO), บริษัท เอสซีจี เจดับเบิ้ลยูดี โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (SJWD), บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (WICE), และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (PTT) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ผ่านบริษัทย่อย “บริษัท โกลบอล มัลติโมดัล โลจิสติกส์ จำกัด”

สำหรับเทคนิคในการจับจังหวะเข้าลงทุนในหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ นักลงทุนอาจพิจารณาเข้าลงทุนตามปัจจัยด้านฤดูกาลของอุปสงค์ ยกตัวอย่างเช่น การลงทุนในหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ที่ธุรกิจมุ่งเน้นการให้บริการขนส่งทางอากาศ (เช่น III เป็นต้น) อาจพิจารณาเข้าลงทุนในช่วงไตรมาสที่ 1 ซึ่งเป็นช่วงไฮซีซั่นของอุปสงค์ ในขณะที่การลงทุนในหุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ที่ธุรกิจมุ่งเน้นการให้บริการขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์ (เช่น WICE เป็นต้น) อาจพิจารณาเข้าลงทุนในช่วงไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 3 ซึ่งเป็นช่วงไฮซีซั่นของอุปสงค์

คำแนะนำเพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุน

สำหรับนักลงทุนที่สนใจจะลงทุนให้หุ้นกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ นักลงทุนควรติดตามข่าวสารทั้งในส่วนของข่าวอุตสาหกรรมและข่าวสารของแต่ละบริษัทอย่างสม่ำเสมอเพื่อจะได้รับทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆที่เกิดขึ้นซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานได้ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ นอกจากนั้นนักลงทุนควรติดตามผลประกอบการของบริษัทและเข้าร่วมฟังข้อมูลบริษัทในช่องทางต่างๆ เช่น งาน Opportunity Day ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพื่อรับฟังแนวโน้มธุรกิจ รวมทั้งศึกษาบทวิเคราะห์อุตสาหกรรมและบทวิเคราะห์หลักทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียนที่สนใจ เพื่อดูแนวโน้มผลการดำเนินงานในอนาคต, ความเสี่ยง, และการประเมินมูลค่าหุ้น เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจลงทุน