

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ในบทนี้จะแสดงถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่ง ส่วนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง และส่วนที่ 3 เป็นการนำค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 มาวิเคราะห์อำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงเมื่อรัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของประเทศไทยในช่วงเวลาที่ทำการศึกษา โดยในแต่ละส่วนจะวิเคราะห์ข้อมูลของรถยนต์นั่ง 4 ยี่ห้อ ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน ซึ่งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของประเทศไทย ได้แก่

1. นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2540
2. นโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2543
3. นโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2545

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์ของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ จะพิจารณาตัวแปรอิสระที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้งแต่ละยี่ห้อ ทั้งหมด 5 ตัวด้วยกัน คือ ราคาของรถยนต์นั่งเฉลี่ย รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือน ราคาน้ำมันเบนซิน อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และนโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์

จากตารางที่ 10 พบว่า แบบจำลองของปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า มีค่า Adjusted R² เท่ากับ 0.9573 และ F-statistic มีค่าเท่ากับ 67.7156 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า

ได้ร้อยละ 95.73 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.3485 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งโตโยต้าเฉลี่ย (P_T) รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือน (Y) ราคาน้ำมันเบนซิน (P_B) และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (r)

สำหรับแบบจำลองปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า พบว่า มีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ 0.9419 และ F-statistic มีค่าเท่ากับ 49.3979 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า ได้ร้อยละ 94.19 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.3994 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งฮอนด้าเฉลี่ย (P_H) รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือน (Y) และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (r)

ส่วนแบบจำลองปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ พบว่า มีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ 0.9225 และ F-statistic มีค่าเท่ากับ 36.6784 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิได้ร้อยละ 92.25 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.2808 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งมิตซูบิชิเฉลี่ย (P_M) รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือน (Y) และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (r)

ในกรณีของแบบจำลองปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน พบว่า มีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ 0.9546 และ F-statistic มีค่าเท่ากับ 63.1543 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันได้ร้อยละ 95.46 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.2050 ซึ่งแสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อ

นิสสัน ได้แก่ ราคารถยนต์นั่งนิสสันนั่งเฉลี่ย (P_N) รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือน (Y) และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ (r)

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้ พบว่า ตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีความสัมพันธ์กับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อที่แตกต่างกัน โดยที่ปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อในตัวแปรอิสระแต่ละตัว มีความสัมพันธ์ดังนี้ ราคารถยนต์นั่งเฉลี่ยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันมีความยืดหยุ่นต่อราคาของรถยนต์นั่งเฉลี่ยมากที่สุดคือ 0.74 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ ฮอนด้า และโตโยต้า ตามลำดับ รายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือนมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันมีความยืดหยุ่นต่อรายได้เฉลี่ยที่แท้จริงของครัวเรือนมากที่สุดคือ 1.41 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ ฮอนด้า และโตโยต้า ตามลำดับ ราคาน้ำมันเบนซินมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้ามีความยืดหยุ่นต่อราคาน้ำมันเบนซินมากที่สุดคือ 0.54 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า มิตซูบิชิ และนิสสัน ตามลำดับ ส่วนอัตราดอกเบี้ยเงินกู้มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้ามีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุปสงค์มากที่สุดคือ 1.19 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน มิตซูบิชิ และฮอนด้า ตามลำดับ สำหรับนโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า และโตโยต้า และมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ และนิสสัน เมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า และมิตซูบิชิ มีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุปสงค์มากที่สุดคือ 0.03 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตโตโยต้า และนิสสัน ตามลำดับ

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ จะพิจารณาตัวแปรอิสระที่มีผลต่อปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ ทั้งหมด 5 ตัว คือ ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินเยนญี่ปุ่น ราคาเหล็ก นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว และนโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content)

จากตารางที่ 10 พบว่า แบบจำลองต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า มีค่า Adjusted R² เท่ากับ 0.8442 และ F-Statistic มีค่าเท่ากับ 17.2536 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้าได้ร้อยละ 84.42 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.9048 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ได้แก่ ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยหมวดอุตสาหกรรม (W) ราคาเหล็ก (S) และนโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว (D₁)

สำหรับแบบจำลองของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า พบว่า มีค่า Adjusted R² เท่ากับ 0.8633 และ F-Statistic มีค่าเท่ากับ 24.6910 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้าได้ร้อยละ 86.33 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.7077 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้า ได้แก่ ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยหมวดอุตสาหกรรม (W) อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินเยนญี่ปุ่น (E) และนโยบายยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) (D₂)

ส่วนแบบจำลองของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ พบว่า มีค่า Adjusted R² มีค่าเท่ากับ 0.5708 และ F-Statistic มีค่าเท่ากับ 5.9865 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิได้ร้อยละ 57.08 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 1.7142 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ ได้แก่ ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยหมวดอุตสาหกรรม (W) และนโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว (D₁)

ในกรณีของแบบจำลองต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน พบว่า มีค่า Adjusted R² เท่ากับ 0.1545 และ F-Statistic มีค่าเท่ากับ 1.9136 แสดงว่าตัวแปรอิสระทั้งหมดในแบบจำลองรวมกันสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน ได้ร้อยละ 15.45 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการทดสอบสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา (Auto Correlation) ด้วยค่า Durbin-Watson (D.W) มีค่าเท่ากับ 2.3922 แสดงว่าไม่เกิดปัญหาสหสัมพันธ์เชิงอนุกรมเวลา โดยที่ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน ได้แก่ นโยบายยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) (D₂)

จากผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้ พบว่า ตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีความสัมพันธ์กับปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อที่แตกต่างกันเช่นเดียวกับตัวแปรอิสระในแบบจำลองของปริมาณอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ โดยที่ปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อกับตัวแปรอิสระแต่ละตัว มีความสัมพันธ์ดังนี้ ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 3 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้ามีความยืดหยุ่นต่อค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยมากที่สุดคือ 3.29 รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า และมิตซูบิชิ ตามลำดับ อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินเยนญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 3 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และนิสสัน โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้ามีความยืดหยุ่นต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินเยนญี่ปุ่นมากที่สุดคือ 2.22 รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า และนิสสัน ตามลำดับ ราคาเหล็กมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 2 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า และมิตซูบิชิ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้ามีความยืดหยุ่นต่อราคาเหล็กสูงกว่ารถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิ สำหรับนโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัวมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 3 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิ และมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน เมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ โดยรถยนต์นั่งยี่ห้อมิตซูบิชิมีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายมากที่สุดคือ 1.21 รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และนิสสัน ตามลำดับ และนโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 3 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และนิสสัน และมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันกับต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อ

ตารางที่ 10 ผลการประมาณการค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ

รถยนต์นั่งยี่ห้อ	lnQ						Adjusted		lnMC						Adjusted	
	C	lnP	lnY	lnP _h	lnr	D ₃	R ²	D.W.	C	lnW	lnE	lnS	D ₁	D ₂	R ²	D.W.
โตโยต้า	10.183	-0.399***	0.876**	-0.540**	-1.188***	-0.026 ^{NS}	0.9573	2.3485	-18.668	2.914***	-1.513 ^{NS}	-1.129***	-0.638**	0.320 ^{NS}	0.8442	2.9048
(ค่า t-Statistic)	(3.695)	(-3.766)	(2.649)	(-2.269)	(-7.859)	(-0.217)			(-2.284)	(3.464)	(-1.426)	(3.418)	(-2.339)	(0.885)		
ฮอนด้า	10.826	-0.500**	0.912**	-0.474 ^{NS}	-1.140***	-0.028 ^{NS}	0.9419	2.3994	-20.772	3.292***	-2.218*	-	-0.463 ^{NS}	1.273***	0.8633	2.7077
(ค่า t-Statistic)	(3.028)	(-2.900)	(2.340)	(-1.698)	(-6.391)	(-0.205)			(-2.374)	(3.673)	(-2.090)	-	(-1.583)	(5.433)		
มิซูบิชิ	9.157	-0.626*	1.324***	-0.469 ^{NS}	-1.165***	0.028 ^{NS}	0.9225	2.2808	-7.061	1.844**	-	0.598 ^{NS}	-1.214***	-0.616 ^{NS}	0.5708	1.7142
(ค่า t-Statistic)	(2.321)	(-2.152)	(3.339)	(-1.454)	(-5.680)	(0.160)			(-1.241)	(2.827)	-	(1.577)	(-3.725)	(-1.699)		
นิสสัน	9.847	-0.737***	1.405***	-0.349 ^{NS}	-1.176***	0.022 ^{NS}	0.9546	2.2050	7.256	-	-1.377 ^{NS}	-	0.176 ^{NS}	0.727**	0.1545	2.3922
(ค่า t-Statistic)	(3.340)	(-3.252)	(4.693)	(-1.380)	(-7.527)	(0.169)			(5.380)	-	(-1.558)	-	(0.458)	(2.358)		

หมายเหตุ: * ค่าสัมประสิทธิ์แตกต่างจากศูนย์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90

** ค่าสัมประสิทธิ์แตกต่างจากศูนย์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

*** ค่าสัมประสิทธิ์แตกต่างจากศูนย์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

^{NS} ค่าสัมประสิทธิ์ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่มา: จากการประมาณการแบบจำลอง

मितซูบิชิ เมื่อปัจจัยอื่นๆ คงที่ โดยที่รถยนต์นั่งยี่ห้อฮอนด้ามีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายมากที่สุดคือ 1.27 รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสัน มิตซูบิชิ และโตโยต้า ตามลำดับ

เมื่อทำการประมาณการแบบจำลองของปริมาณอุปสงค์และปริมาณต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อได้แล้ว ต่อจากนั้นก็นำค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อไปใช้ในการวิเคราะห์อำนาจตลาด และประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ ในหัวข้อต่อไป

การวิเคราะห์ผลของการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทยที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

ในการวิเคราะห์ส่วนนี้ จะกล่าวถึงผลของนโยบายรัฐบาลที่มีต่อเส้นอุปสงค์และดุลยภาพที่เกิดขึ้น ผลที่ได้จากการวิเคราะห์อำนาจตลาด โดยการใช้ดัชนีเฮอร์ฟีนเนอร์ และการวิเคราะห์ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ ซึ่งพิจารณาจากสวัสดิการทางสังคม โดยสวัสดิการทางสังคมวัดจากส่วนเกินรวม (Total Surplus: TS) ซึ่งส่วนเกินรวมมีค่าเท่ากับ ผลรวมของส่วนเกินผู้บริโภค (Consumer Surplus: CS) และส่วนเกินผู้ผลิต (Producer Surplus: PS) ของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ

ผลของนโยบายรัฐบาลที่มีต่อเส้นอุปสงค์และดุลยภาพที่เกิดขึ้น

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า เมื่อรัฐบาลประกาศใช้นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ในปี พ.ศ. 2540 ปรากฏว่านโยบายดังกล่าว ส่งผลทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเปลี่ยนแปลง โดยทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิ ลดลง เนื่องจากที่รัฐบาลประกาศใช้นโยบายดังกล่าว ทำให้ค่าเงินบาทอ่อนค่าลง ส่งผลให้ปัจจัยที่ใช้การผลิตรถยนต์นั่งมีราคาสูงขึ้น ทำให้ปริมาณความต้องการปัจจัยในการผลิตรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการทั้ง 3 ยี่ห้อลดลง จนในที่สุดผู้ขายปัจจัยที่ใช้ในการผลิตรถยนต์นั่ง ต้องลดราคาปัจจัยการผลิตลง เมื่อปัจจัยที่ใช้ในการผลิตรถยนต์นั่งมีราคาลดลง จึงส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตรถยนต์นั่งของผู้ประกอบการทั้ง 3 ยี่ห้อลดลงร้อยละ 2.62 2.48 และ 2.78 ตามลำดับ ซึ่งการลดลงของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ส่งผลทำให้ราคาของรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อลดลงร้อยละ 0.94 0.68 และ 3.37 ตามลำดับ แต่จากการที่ราคาของรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อลดลง กลับทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์

นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อ ลดลงร้อยละ 6.67 7.16 และ 55.50 ตามลำดับด้วย ซึ่งเป็นผลจากการที่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวประเทศไทยได้ประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ จึงทำให้ผู้บริโภคมีความระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อเปลี่ยนแปลงลดลงทั้งเส้น จึงทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งลดลงในที่สุด ในขณะที่นโยบายดังกล่าวกลับส่งผลทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.35 และการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ส่งผลทำให้ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.75 เนื่องจากต้นทุนในการผลิตสูงขึ้น ราคาสินค้าจึงเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย และจากการที่ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้น ได้ส่งผลทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลงร้อยละ 11.83

สำหรับนโยบายอนุญาติให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2543 ปรากฏว่านโยบายดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเส้นอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ แต่มีผลทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่ง 3 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตซูบิชิลดลงร้อยละ 4.32 3.94 และ 4.50 ตามลำดับ ซึ่งการลดลงของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ส่งผลทำให้ราคารถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อลดลงร้อยละ 2.75 2.88 และ 3.77 ตามลำดับ เนื่องจากต้นทุนในการผลิตลดลง จึงทำให้ราคาสินค้าลดลงตามไปด้วย และจากการที่ราคารถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อลดลง ได้ส่งผลทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 3 ยี่ห้อเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.19 5.02 และ 5.38 ตามลำดับ ในขณะที่นโยบายดังกล่าวกลับส่งผลให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.81 เนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์นั่งนิสสันทำหน้าที่รับจ้างประกอบรถยนต์นั่งเพียงอย่างเดียว ไม่ได้เป็นผู้นำเข้าชิ้นส่วนประกอบครบชุดจากต่างประเทศ (CKD) เหมือนกับผู้ประกอบการรถยนต์นั่งอีก 3 ยี่ห้อ (รายละเอียดแสดงในภาคผนวก ก) ดังนั้นผู้ประกอบการรถยนต์นั่งนิสสันจึงต้องซื้อชิ้นส่วนประกอบจากผู้จัดจำหน่ายหรือตัวแทนจำหน่ายแทนซึ่งมีราคาสูง ดังนั้นจึงทำให้ต้นทุนในการผลิตของผู้ประกอบการรถยนต์นั่งนิสสันเพิ่มขึ้น และการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้าย ส่งผลทำให้ราคารถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.17 เนื่องจากต้นทุนในการผลิตเพิ่มขึ้น จึงทำให้ราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย และจากการที่ราคารถยนต์นั่งนิสสันเพิ่มขึ้น ได้ส่งผลทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลงร้อยละ 14.09

ส่วนนโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2545 ปรากฏว่านโยบายดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อ แต่มีผลทำให้เส้นอุปสงค์ของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นทั้งเส้น และเมื่อเส้นอุป

สงค์เปลี่ยนแปลง ก็จะส่งผลทำให้คุณภาพของผู้ประกอบการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย จนในที่สุด ส่งผลให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย กล่าวคือ นโยบาย ดังกล่าวจะทำให้ปริมาณความต้องการรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.22 2.43 72.14 และ 30.86 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 11 และตารางที่ 12

ผลของนโยบายรัฐบาลที่มีต่ออำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า เมื่อรัฐบาลประกาศใช้นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว ในปี พ.ศ. 2540 ปรากฏว่านโยบายดังกล่าวได้ส่งผลทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายและเส้นอุปสงค์เปลี่ยนแปลงไป ในขณะที่ความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ต่อราคาไม่เปลี่ยนแปลง แต่เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งจัดเป็นอุตสาหกรรมที่มีผู้ผลิตและผู้ขายน้อยราย ซึ่งมีพฤติกรรมแสวงหากำไรสูงสุด ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของเส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายจึงมีผลต่อคุณภาพที่เกิดขึ้น ทำให้อำนาจตลาดที่วัดโดยใช้ดัชนีเลิร์นเนอร์เปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือทำให้อำนาจตลาดของรถยนต์นั่งยี่ห้อ โตโยต้า และ ฮอนด้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.48 และ 9.76 ตามลำดับ ในขณะที่อำนาจตลาดของรถยนต์นั่งยี่ห้อ มิตรชุบิชิ และนิสสันลดลงร้อยละ 8.45 และ 6.74 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าการใช้นโยบาย ดังกล่าว ทำให้รถยนต์นั่งยี่ห้อ โตโยต้า และฮอนด้ามีอำนาจในการกำหนดราคาและ/หรือปริมาณสินค้าในตลาดได้เพิ่มขึ้น ส่วนรถยนต์นั่งยี่ห้อ มิตรชุบิชิ และนิสสันมีอำนาจในการกำหนดราคาและ/หรือปริมาณสินค้าในตลาดได้ลดลง สำหรับประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจที่พิจารณาจากสวัสดิการทางสังคมนั้น พบว่า ทั้งส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิตของรถยนต์นั่งยี่ห้อ โตโยต้า และฮอนด้าเพิ่มขึ้น โดยส่วนเกินรวมที่เกิดจากรถยนต์นั่งยี่ห้อ โตโยต้า และฮอนด้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.40 และ 1.09 ตามลำดับ สำหรับส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิตของรถยนต์นั่งยี่ห้อ มิตรชุบิชิ และนิสสันลดลง โดยส่วนเกินรวมที่เกิดจากรถยนต์นั่งยี่ห้อ มิตรชุบิชิ และนิสสันลดลงร้อยละ 16.54 และ 8.75 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าเมื่อพิจารณาในภาพรวมของอุตสาหกรรมพบว่า การใช้นโยบายดังกล่าวส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจลดลงร้อยละ 2.43

สำหรับนโยบายอนุญาติให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content) ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2543 ปรากฏว่านโยบายดังกล่าวได้ส่งผลทำให้ต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายเปลี่ยนแปลง ในขณะที่ความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ต่อราคาไม่เปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกับการใช้นโยบายในปี พ.ศ. 2540 ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของเส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายจึงมีผลต่อคุณภาพที่เกิดขึ้น ทำให้อำนาจตลาดที่วัดโดยใช้ดัชนีเลิร์นเนอร์เปลี่ยน

แปลงไป กล่าวคือทำให้อำนาจตลาดของรถยนต์นั่ง 3 ยี่ห้อคือ รถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และ มิตรชุบิชิเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.31 5.27 และ 11.63 ตามลำดับ ส่วนรถยนต์นั่งนิสสันมีอำนาจตลาดลดลง ร้อยละ 7.72 แสดงให้เห็นว่าการใช้นโยบายดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตรชุบิชิมีอำนาจในการกำหนดราคาและ/หรือปริมาณสินค้าในตลาดได้เพิ่มขึ้น แต่ผู้ประกอบการรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันมีอำนาจในการกำหนดราคาและ/หรือปริมาณสินค้าในตลาดได้ลดลง สำหรับประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจที่พิจารณาจากสวัสดิการทางสังคม พบว่า ทั้งส่วนเกิน ผู้บริโภค และส่วนเกินผู้ผลิตของรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตรชุบิชิเพิ่มขึ้น โดยส่วนเกินรวมที่เกิดจากรถยนต์นั่งยี่ห้อโตโยต้า ฮอนด้า และมิตรชุบิชิเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.26 4.44 และ 5.46 ตามลำดับ สำหรับส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิตของรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลง โดยส่วนเกินรวมที่เกิดจากรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันลดลงร้อยละ 10.02 ดังนั้นแสดงให้เห็นว่าเมื่อพิจารณาในภาพรวมของอุตสาหกรรมพบว่า การใช้นโยบายดังกล่าวส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจดีขึ้น ร้อยละ 3.06

ส่วนนโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ ที่รัฐบาลประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2545 ปรากฏว่านโยบายดังกล่าวได้ส่งผลทำให้ปริมาณอุปสงค์รถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเปลี่ยนแปลง ในขณะที่ความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ต่อราคา และเส้นต้นทุนเพิ่มหน่วยสุดท้ายไม่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นการใช้นโยบายดังกล่าวจึงไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอำนาจตลาดที่วัดโดยใช้ดัชนีเลิร์นเนอร์ เนื่องจากในบทที่ 2 ได้แสดงให้เห็นว่าอำนาจตลาดนอกจากจะคำนวณได้จากดัชนีเลิร์นเนอร์แล้ว ยังสามารถคำนวณได้จากส่วนกลับของความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ต่อราคาได้อีกด้วย แต่นโยบายดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจซึ่งพิจารณาจากสวัสดิการทางสังคม กล่าวคือ ทำให้ทั้งส่วนเกินผู้บริโภคและส่วนเกินผู้ผลิตของรถยนต์นั่งทั้ง 4 ยี่ห้อเพิ่มขึ้น โดยส่วนเกินรวมที่เกิดขึ้นจากรถยนต์นั่งยี่ห้อนิสสันเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.31 รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งยี่ห้อมิตรชุบิชิ โตโยต้า และฮอนด้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.23 3.96 และ 3.22 ตามลำดับ ดังนั้นแสดงให้เห็นว่าการใช้นโยบายดังกล่าวได้ส่งผลทำให้ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจดีขึ้น

ตารางที่ 11 อำนาจตลาดและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อในช่วงปี พ.ศ. 2539-2545

รถยนต์นั่ง ยี่ห้อ	ปี พ.ศ.	การเปลี่ยนแปลงลักษณะ ของเส้นอุปสงค์	lnP	lnQ	lnMC	ส่วนเกิน ผู้บริโภค	ส่วนเกิน ผู้ผลิต	ส่วนเกิน รวม	Lerner Index
โตโยต้า	2539 ^{1/}		10.385	13.210	8.654	64.434	22.867	87.301	0.167
	2540 ^{2/}	เลื่อนลงทั้งเส้น	10.287	12.329	8.427	66.460	22.932	89.392	0.181
	2543 ^{3/}	ไม่เปลี่ยนแปลง	10.004	14.942	8.063	66.881	29.002	95.883	0.194
	2545 ^{4/}	เลื่อนขึ้นทั้งเส้น	10.004	16.618	8.063	67.422	32.256	99.678	0.194
ฮอนด้า	2539 ^{1/}		10.233	16.894	8.634	58.013	27.014	85.027	0.156
	2540 ^{2/}	เลื่อนลงทั้งเส้น	10.163	15.684	8.420	58.619	27.337	85.956	0.172
	2543 ^{3/}	ไม่เปลี่ยนแปลง	9.870	16.472	8.088	60.417	29.353	89.770	0.181
	2545 ^{4/}	เลื่อนขึ้นทั้งเส้น	9.870	16.872	8.088	62.598	30.066	92.664	0.181
มิตซูบิชิ	2539 ^{1/}		9.287	6.852	8.663	25.989	4.276	30.265	0.067
	2540 ^{2/}	เลื่อนลงทั้งเส้น	8.974	3.049	8.422	23.575	1.683	25.258	0.062
	2543 ^{3/}	ไม่เปลี่ยนแปลง	8.636	3.213	8.043	24.731	1.905	26.636	0.069
	2545 ^{4/}	เลื่อนขึ้นทั้งเส้น	8.636	5.531	8.043	25.814	3.280	29.094	0.069

ตารางที่ 11 (ต่อ)

รถยนต์นั่ง ยี่ห้อ	ปี พ.ศ.	การเปลี่ยนแปลงลักษณะ ของเส้นอุปสงค์	lnP	lnQ	lnMC	ส่วนเกิน ผู้บริโภค	ส่วนเกิน ผู้ผลิต	ส่วนเกิน รวม	Lerner Index
นิสสัน	2539 ^{1/}		9.203	4.226	8.458	43.253	3.148	46.401	0.081
	2540 ^{2/}	เลื่อนลงทั้งเส้น	9.272	3.726	8.572	39.734	2.608	42.342	0.075
	2543 ^{3/}	ไม่เปลี่ยนแปลง	9.473	3.201	8.813	35.985	2.330	38.315	0.070
	2545 ^{4/}	เลื่อนขึ้นทั้งเส้น	9.473	4.189	8.813	39.217	3.050	42.267	0.070

หมายเหตุ: ^{1/} ก่อนใช้นโยบาย

^{2/} นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว

^{3/} นโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิตได้เองภายในประเทศ (Local Content)

^{4/} นโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์

ที่มา: คำนวณจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการประมาณการ

ตารางที่ 12 อัตราการเปลี่ยนแปลงของราคา และปริมาณคุณภาพ อำนาจตลาด และประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของรถยนต์นั่งแต่ละยี่ห้อ

(หน่วย: ร้อยละ)

นโยบาย	รถยนต์ นั่งยี่ห้อ	lnP	lnQ	lnMC	ส่วนเกิน ผู้บริโภค	ส่วนเกิน ผู้ผลิต	ส่วนเกิน รวม	Lerner Index
พ.ศ. 2540 นโยบายปล่อยค่าเงินบาทให้ลอยตัว	โตโยต้า	-0.944	-6.669	-2.623	3.144	0.286	2.396	8.476
	ฮอนด้า	-0.684	-7.162	-2.479	1.045	1.198	1.093	9.756
	มิตซูบิชิ	-3.370	-55.502	-2.782	-9.289	-60.636	-16.543	-8.453
	นิสสัน	0.750	-11.832	1.348	-8.136	-17.157	-8.748	-6.739
พ.ศ. 2543 นโยบายอนุญาตให้ยกเลิกการบังคับใช้ ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่สามารถผลิต ได้เองภายในประเทศ (Local Content)	โตโยต้า	-2.751	21.194	-4.319	0.633	26.472	7.262	7.307
	ฮอนด้า	-2.883	5.024	-3.943	3.067	7.374	4.437	5.273
	มิตซูบิชิ	-3.766	5.379	-4.500	4.903	13.206	5.457	11.632
	นิสสัน	2.168	-14.090	2.811	-9.435	-18.999	-10.024	-7.715
พ.ศ. 2545 นโยบายเปิดเสรีในการตั้งโรงงาน ประกอบรถยนต์	โตโยต้า	0.000	11.217	0.000	0.809	11.217	3.957	0.000
	ฮอนด้า	0.000	2.428	0.000	3.610	2.428	3.224	0.000
	มิตซูบิชิ	0.000	72.144	0.000	4.379	72.144	9.226	0.000
	นิสสัน	0.000	30.865	0.000	8.982	30.865	10.312	0.000

ที่มา: คำนวณจากตารางที่ 11

