

ภาคผนวก

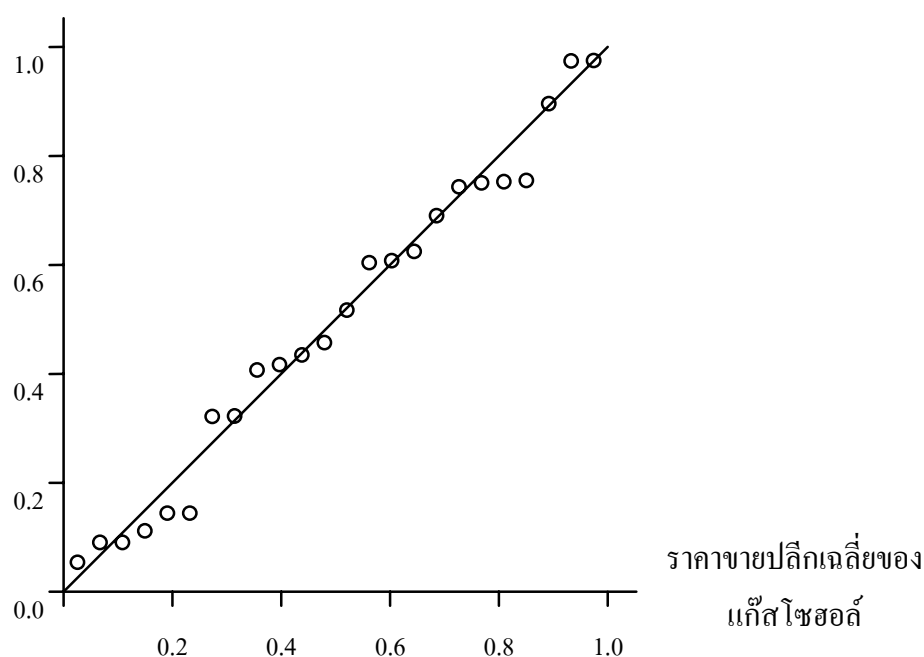
ภาคผนวก ก

กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์แก๊สโซฮอล์
และปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น

กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์แก๊สโซฮอล์
และปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น

การพิจารณาความสัมพันธ์เชิงเส้นระหว่างปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์แก๊สโซฮอล์และปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์ โดยนำข้อมูลในตารางที่ 23 มาทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรนำและตัวแปรตามในรูปแผนภาพการกระจาย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

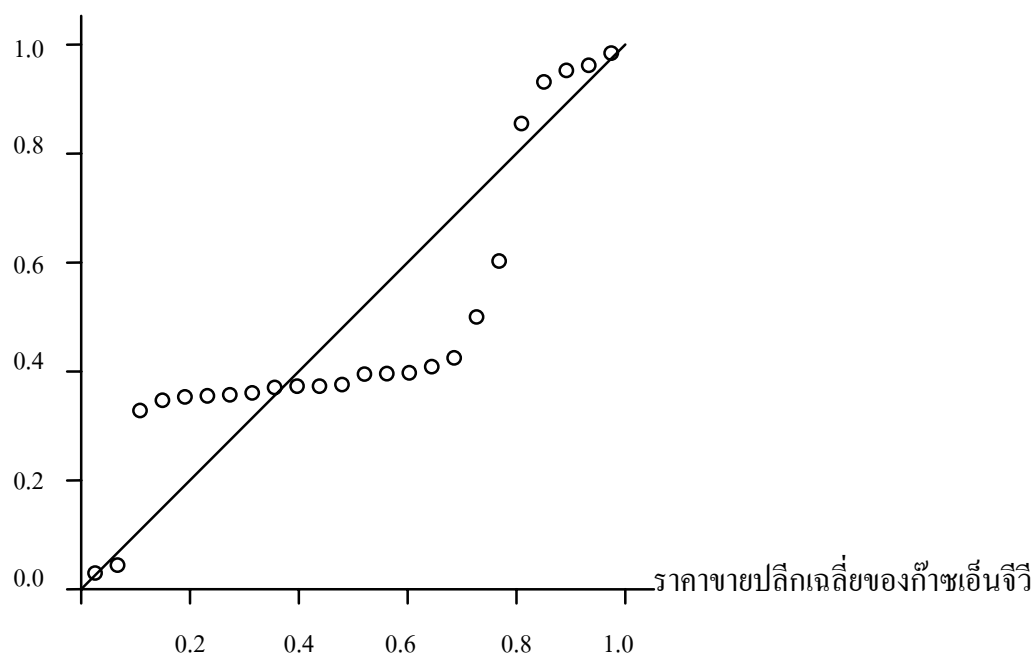
ปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์



ภาพผนวกที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์และราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์ในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น

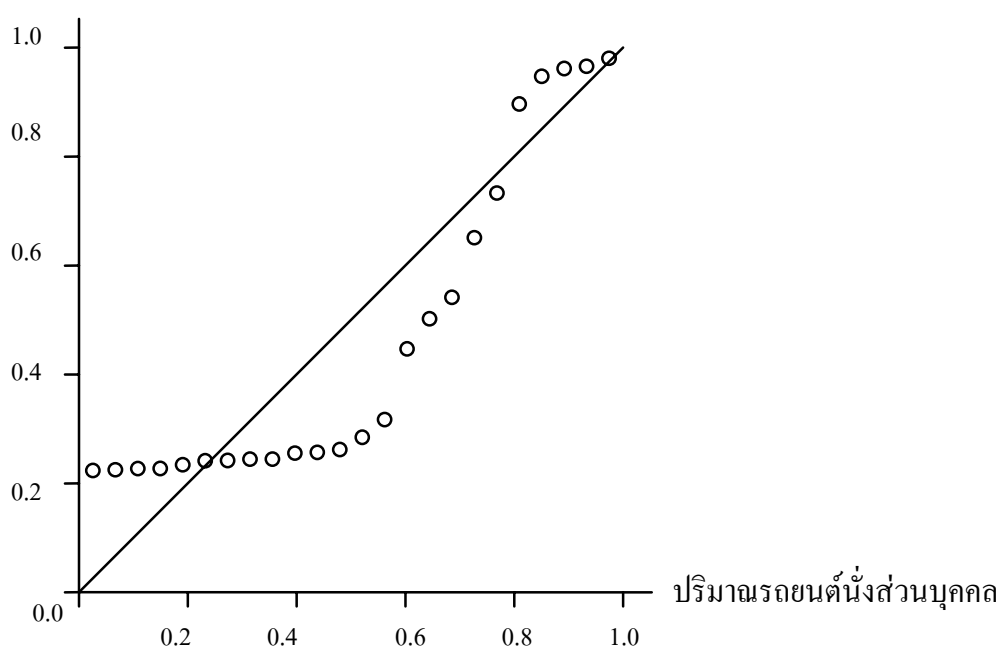
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24

ปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์



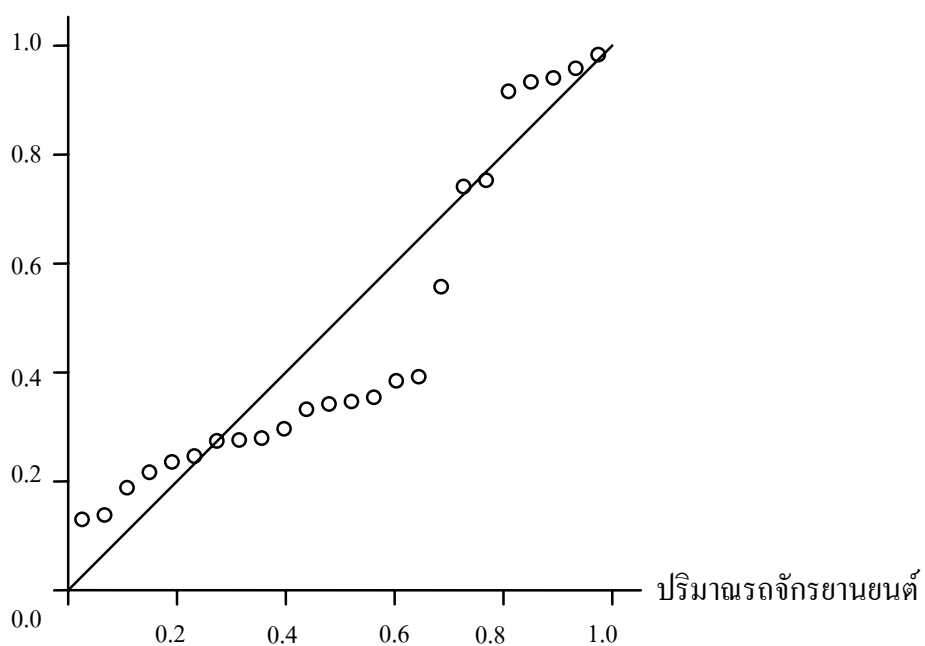
ภาพผนวกที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์และราคาขายปลีกเฉลี่ยของ
แก๊สเอ็นจีวีในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24

ปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์



ภาพผนวกที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์และปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24

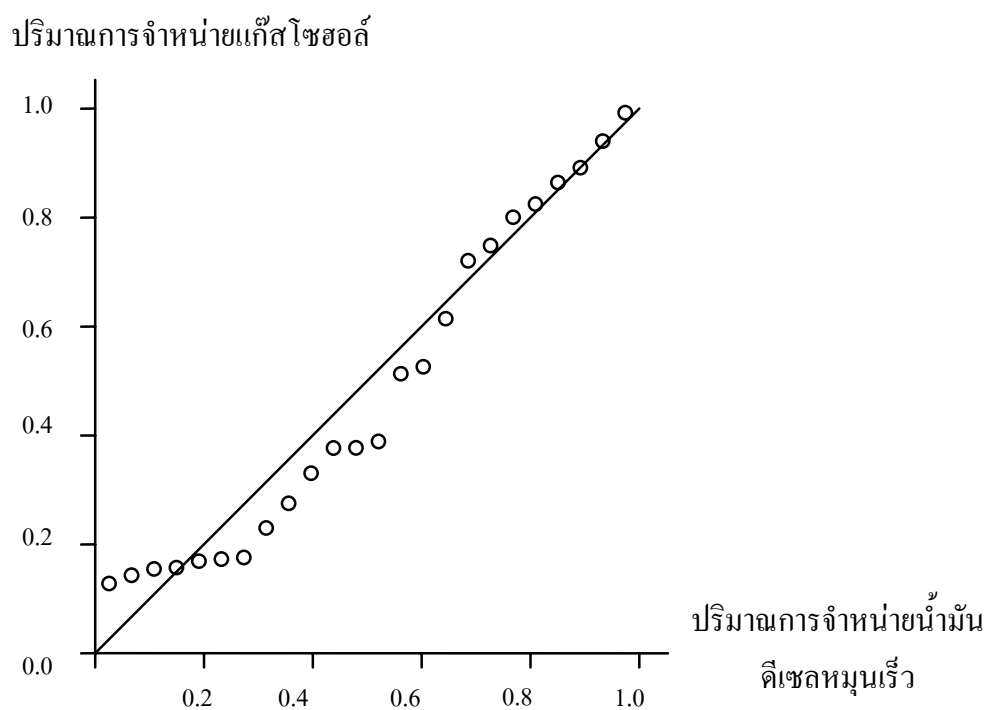
ปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์



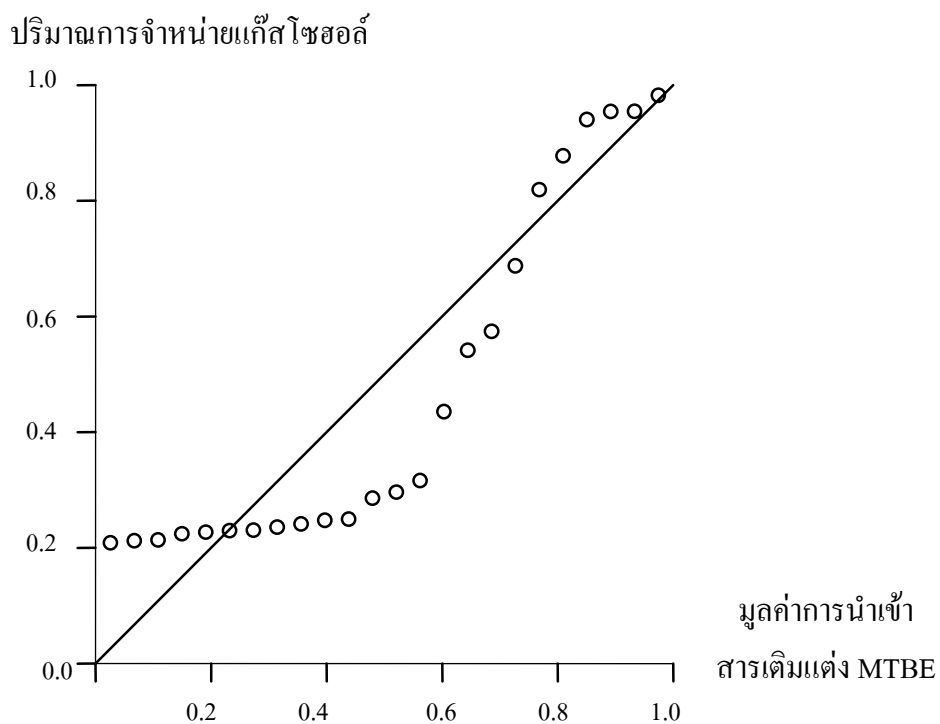
ภาพผนวกที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์และปริมาณรถจักรยานยนต์

ในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น

ที่มา: คำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24



ภาพผนวกที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์และปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24



ภาพผนวกที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการจำหน่ายแก๊สโซฮอล์และมูลค่าการนำเข้า
สารเติมแต่ง MTBE ในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงเส้น
ที่มา: คำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24

ภาคผนวก ข
การวิเคราะห์ข้อมูลสมการความถดถอย
และการหาค่าความยืดหยุ่น

การวิเคราะห์ข้อมูลสมการความถดถอย
และการหาค่าความยืดหยุ่น

การวิเคราะห์สมการความถดถอย

การวิเคราะห์สมการความถดถอยของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์ที่เป็นไปได้ทั้งหมดเพื่อเลือกสมการที่ดีที่สุดในการนำมาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์แก๊สโซฮอล์ มีสมการความถดถอยดังนี้

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + e \quad (37)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + e \quad (38)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + e \quad (39)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_4 QM + e \quad (40)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_5 QDS + e \quad (41)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_6 VMTB + e \quad (42)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + e \quad (43)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_3 QC + e \quad (44)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_4 QM + e \quad (45)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_5 QDS + e \quad (46)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_6 VMTB + e \quad (47)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + e \quad (48)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_4 QM + e \quad (49)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_5 QDS + e \quad (50)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_6 VMTB + e \quad (51)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + \beta_4 QM + e \quad (52)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + \beta_5 QDS + e \quad (53)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + \beta_6 VMTB + e \quad (54)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + e \quad (55)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_4 QM + \beta_6 VMTB + e \quad (56)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_5 QDS + \beta_6 VMTB + e \quad (57)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + e \quad (58)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_4 QM + e \quad (59)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_5 QDS + e \quad (60)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_6 VMTB + e \quad (61)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + e \quad (62)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_5 QDS + e \quad (63)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_6 VMTB + e \quad (64)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + e \quad (65)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_6 VMTB + e \quad (66)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + \beta_6 VMTB + e \quad (67)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + e \quad (68)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_5 QDS + e \quad (69)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_6 VMTB + e \quad (70)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + e \quad (71)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_6 VMTB + e \quad (72)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + \beta_6 VMTB + e \quad (73)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + e \quad (74)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_6 VMTB + e \quad (75)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_1 PGH + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_5 QDS + \beta_6 VMTB + e \quad (76)$$

$$DGH = \beta_0 + \beta_2 PNGV + \beta_3 QC + \beta_4 QM + \beta_5 QDS + \beta_6 VMTB + e \quad (77)$$

จากการวิเคราะห์ พบว่า สมการที่ดีที่สุดคือ สมการที่ 74 โดยจะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ ปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์แก๊สโซฮอล์ในบทที่ 4 ทั้งนี้สามารถพิจารณาผลการวิเคราะห์เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกจากสมการทั้งหมด ซึ่งมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

$$DGH = -170.181 + 9.160PGH \quad (78)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (6.199)***$$

$$R^2 = 0.636$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.619$$

$$F\text{-statistic} = 38.423***$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.251$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

ตารางผนวกที่ 1 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 37

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-170.181	32.706	-5.203	0.004
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	9.160	1.550	6.199***	0.000
R^2	= 0.636	Durbin-Watson = 0.251	F = 38.423***	
Adjusted R^2	= 0.619	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.000

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 37

$$DGH = -255.582 + 35.343PNGV \quad (79)$$

(t-statistic) (3.393)***

$$R^2 = 0.343$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.314$$

$$F\text{-statistic} = 11.511***$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.236$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

ตารางผนวกที่ 2 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 38

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-255.582	84.571	-3.022	0.006
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	35.343	10.417	3.393	0.003
R^2	= 0.343	Durbin-Watson = 0.236	F = 11.511***	
Adjusted R^2	= 0.314	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.003

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 38

$$DGH = 26.095 + 0.273QC \quad (80)$$

(t-statistic) (0.116)^{NS}

$$R^2 = 0.001$$

$$\text{Adjusted } R^2 = -0.045$$

$$\text{F-statistic} = 0.014^{\text{NS}}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.043$$

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 3 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 39

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	26.095	39.519	0.660	0.516
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.273	2.344	0.116 ^{NS}	0.908
R^2	= 0.001	Durbin-Watson = 0.043	F = 0.014 ^{NS}	
Adjusted R^2	= -0.045	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.908

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 39

$$DGH = -64.424 + 0.551QM \quad (81)$$

(t-statistic) (0.116)^{NS}

$$R^2 = 0.077$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.035$$

$$\text{F-statistic} = 1.830^{\text{NS}}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.229$$

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 4 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 40

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-64.424	70.626	-0.912	0.372
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.551	0.407	0.116 ^{NS}	0.190
R^2 = 0.077	Durbin-Watson = 0.229	F = 1.830 ^{NS}		
Adjusted R^2 = 0.035	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.190		

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 40

$$DGH = -234.455 - 0.125QDS \quad (82)$$

(t-statistic) (-2.126)**

$$R^2 = 0.170$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.133$$

$$F\text{-statistic} = 4.520^{**}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.220$$

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 5 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 41

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-234.455	96.125	2.439	0.023
ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.125	0.059	-2.126**	0.045
R^2 = 0.170	Durbin-Watson = 0.220	F = 4.520 **		
Adjusted R^2 = 0.133	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.045		

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 41

$$DGH = 45.510 - 0.035VMTB \quad (83)$$

(t-statistic) (-0.445)^{NS}

$$R^2 = 0.009$$

$$\text{Adjusted } R^2 = -0.036$$

$$\text{F-statistic} = 0.198^{\text{NS}}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.044$$

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 6 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 42

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	40.510	23.476	1.726	0.098
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.035	0.078	-0.445 ^{NS}	0.661
R^2	= 0.009	Durbin-Watson = 0.044	F = 0.198 ^{NS}	
Adjusted R^2	= -0.036	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.045

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 42

$$DGH = -251.951 + 8.151PGH + 13.863PNGV \quad (84)$$

(t-statistic) (4.615)*** (1.569)^{NS}

R^2 = 0.674

Adjusted R^2 = 0.643

F-statistic = 21.717***

Durbin-Watson = 0.292

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

ตารางผนวกที่ 7 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 43

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-251.951	60.994	-4.131	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	8.151	1.766	4.615***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	13.863	8.837	1.569 ^{NS}	0.132
R^2 = 0.674	Durbin-Watson = 0.292	F = 21.717***		
Adjusted R^2 = 0.643	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.000		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 43

$$DGH = -185.737 + 9.673PGH + 0.860QC \quad (85)$$

(t-statistic) (6.134)*** (0.598)^{NS}

R^2 = 0.642

Adjusted R^2 = 0.608

F-statistic = 18.829***

Durbin-Watson = 0.292

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (คันคัน)

ตารางผนวกที่ 8 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 44

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-185.737	42.176	-4.404	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	9.673	1.577	6.134***	0.000
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.860	1.439	0.598 ^{NS}	0.556
R^2 = 0.642	Durbin-Watson = 0.297	F = 18.829***		
Adjusted R^2 = 0.608	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.000		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 44

$$DGH = -234.632 + 9.375PGH + 0.402QM \quad (86)$$

(t-statistic) (6.238)*** (1.621)^{NS}

R^2 = 0.676

Adjusted R^2 = 0.646

F-statistic = 21.948***

Durbin-Watson = 0.344

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

QM คือ ปริมาณรถยนต์จักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 9 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 45

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-234.632	50.755	-4.623	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	9.375	1.503	6.238***	0.000
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.402	0.248	1.621 ^{NS}	0.120
R^2 = 0.676	Durbin-Watson = 0.344	F = 21.948***		
Adjusted R^2 = 0.646	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.000		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 45

$$DGH = -41.628 + 8.927PGH - 0.070 QDS \quad (87)$$

(t-statistic) (5.876)*** (-1.836)^{NS}

R^2 = 0.686

Adjusted R^2 = 0.656

F-statistic = 22.967***

Durbin-Watson = 0.482

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 10 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 46

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-41.628	76.607	-0.543	0.593
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	8.927	1.519	5.876***	0.000
ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.070	0.038	-1.836 ^{NS}	0.081
R^2	= 0.686	Durbin-Watson = 0.482	F = 22.967***	
Adjusted R^2	= 0.656	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.000

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 46

$$DGH = 9.684 - 0.048PGH + 9.684VMTB \quad (88)$$

$$\begin{aligned} (t\text{-statistic}) & \quad (6.246)*** \quad (-1.024)^{NS} \\ R^2 & = 0.653 \\ \text{Adjusted } R^2 & = 0.620 \\ F\text{-statistic} & = 19.779*** \\ \text{Durbin-Watson} & = 0.297 \end{aligned}$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 11 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 47

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	9.684	1.550	-4.538	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	-0.048	0.047	6.246***	0.000
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	9.684	1.550	-1.024 ^{NS}	0.317
R^2 = 0.653	Durbin-Watson = 0.297	F = 19.779***		
Adjusted R^2 = 0.620	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.000		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 47

$$DGH = -285.793 + 36.431 \text{ PNGV} + 1.293 \text{ QC} \quad (89)$$

(t-statistic) (3.412)*** (0.664)^{NS}

R^2 = 0.357

Adjusted R^2 = 0.296

F-statistic = 5.829***

Durbin-Watson = 0.282

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (คัน)

ตารางผนวกที่ 12 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 48

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-285.793	97.009	-2.946	0.008
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	36.431	10.679	3.412***	0.003
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	1.293	1.947	0.664 ^{NS}	0.514
R^2	= 0.357	Durbin-Watson = 0.282	F = 5.829***	
Adjusted R^2	= 0.296	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.010

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 48

$$DGH = -331.589 + 34.458 \text{ PNGV} + 0.482 \text{ QM} \quad (90)$$

(t-statistic) (3.380)*** (1.435)^{NS}

R^2 = 0.402

Adjusted R^2 = 0.345

F-statistic = 7.061***

Durbin-Watson = 0.397

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (คัน)

ตารางผนวกที่ 13 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 49

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-331.589	98.139	-3.379	0.003
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	34.458	10.194	3.380***	0.003
ปริมาณรถยนต์จักรยานยนต์	0.482	0.336	1.435 ^{NS}	0.166
R ² = 0.402 Durbin-Watson = 0.397 F = 7.061***				
Adjusted R ² = 0.345 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.005				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 49

$$DGH = -44.806 + 37.735 \text{ PNGV} - 0.141 \text{ QDS} \quad (91)$$

(t-statistic) (4.303)*** (-3.205) ***

R² = 0.559

Adjusted R² = 0.517

F-statistic = 13.319***

Durbin-Watson = 0.733

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 14 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 50

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-44.806	96.772	-0.463	0.648
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	37.735	8.769	4.303***	0.000
ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.141	0.44	-3.205***	0.004
R^2	= 0.559	Durbin-Watson = 0.733	F = 13.319***	
Adjusted R^2	= 0.517	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.000

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 50

$$DGH = -257.008 + 38.625PNGV - 0.088 VMTB \quad (92)$$

(t-statistic) (3.684)*** (-1.379)^{NS}

R^2 = 0.398

Adjusted R^2 = 0.341

F-statistic = 6.943***

Durbin-Watson = 0.410

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 15 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 51

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-257.008	82.894	-3.100	0.005
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	38.625	10.483	3.684***	0.001
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.088	0.064	-1.379 ^{NS}	0.182
R^2 = 0.398	Durbin-Watson = 0.410	F = 6.943***		
Adjusted R^2 = 0.341	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.005		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 51

$$DGH = -65.972 + 0.104 QC + 0.550 QM \quad (93)$$

(t-statistic) (0.045)^{NS} (1.317)^{NS}

R^2 = 0.077

Adjusted R^2 = -0.011

F-statistic = 0.874^{NS}

Durbin-Watson = 0.226

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 16 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 52

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-65.972	79.986	-0.825	0.419
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.104	2.309	0.045 ^{NS}	0.964
ปริมาณรถยนต์จักรยานยนต์	0.550	0.418	1.317 ^{NS}	0.202
R^2 = 0.077	Durbin-Watson = 0.226	F = 0.874 ^{NS}		
Adjusted R^2 = -0.011	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.432		

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 52

$$DGH = 231.954 + 2.065 QC - 0.144 QDS \quad (94)$$

(t-statistic) (0.905)^{NS} (-2.299)**

R^2 = 2.202

Adjusted R^2 = 0.126

F-statistic = 2.651^{NS}

Durbin-Watson = 0.217

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 17 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 53

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	231.954	96.651	2.402	0.026
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2.065	2.282	0.905 ^{NS}	0.376
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.144	0.063	-2.299**	0.032
R^2	= 0.202	Durbin-Watson = 0.217	F = 2.651 ^{NS}	
Adjusted R^2	= 0.126	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.094	

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 53

$$DGH = 40.517 + 0.000 QC - 0.035 VMTB \quad (95)$$

(t-statistic) (0.000)^{NS} (-0.419)^{NS}

R^2 = 0.009

Adjusted R^2 = -0.085

F-statistic = 0.094^{NS}

Durbin-Watson = 0.044

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 18 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 54

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	40.517	52.965	0.765	0.453
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.000	2.476	0.000 ^{NS}	1.000
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.035	0.083	-0.419 ^{NS}	0.679
R^2 = 0.009	Durbin-Watson = 0.044	F = 0.094 ^{NS}		
Adjusted R^2 = -0.085	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.910		

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 54

$$DGH = 143.392 + 0.757 QM - 0.149 QDS \quad (96)$$

(t-statistic) (2.051)^{NS} (-2.656)**

R^2 = 0.309

Adjusted R^2 = 0.243

F-statistic = 4.692 **

Durbin-Watson = 0.459

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 19 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 55

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	143.392	100.181	1.431	0.167
ปริมาณรถยนต์จักรยานยนต์	0.757	0.369	2.051 ^{NS}	0.053
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.149	0.056	-2.656 ^{**}	0.015
R^2 = 0.309	Durbin-Watson = 0.459	F = 4.692 ^{**}		
Adjusted R^2 = 0.243	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.021		

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 55

$$DGH = 57.749 + 0.535 QM - 0.014 VMTB \quad (97)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (1.256)^{NS} \quad (-0.176)^{NS}$$

$$R^2 = 0.078$$

$$\text{Adjusted } R^2 = -0.010$$

$$F\text{-statistic} = 0.890^{NS}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.228$$

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 20 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 56

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	57.749	81.608	-0.708	0.487
ปริมาณรถยนต์จักรยานยนต์	0.535	0.426	1.256 ^{NS}	0.223
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.014	0.079	-0.176 ^{NS}	0.862
R^2 = 0.078	Durbin-Watson = 0.228	F = 0.890 ^{NS}		
Adjusted R^2 = -0.010	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.426		

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 56

$$DGH = 245.659 - 0.125 QDS - 0.037 VMTB \quad (98)$$

(t-statistic) (-2.097)** (-0.507)^{NS}

R^2 = 0.180

Adjusted R^2 = 0.102

F-statistic = 2.312^{NS}

Durbin-Watson = 0.170

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 21 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 57

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	245.659	100.253	2.450	0.023
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.125	0.060	-2.097 **	0.048
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.037	0.072	-0.507 ^{NS}	0.617
R^2 = 0.180	Durbin-Watson = 0.170	F = 2.312 ^{NS}		
Adjusted R^2 = 0.102	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.124		

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 57

$$DGH = -279.643 + 8.125PGH + 14.927PNGV + 1.184QC \quad (99)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (4.569)^{***} \quad (1.661)^{NS} \quad (0.848)^{NS}$$

$$R^2 = 0.685$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.638$$

$$F\text{-statistic} = 14.525^{***}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.390$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (คัน)

ตารางผนวกที่ 22 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 58

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-279.643	69.542	-4.021	0.001
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	8.125	1.778	4.569***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	14.927	8.985	1.661 ^{NS}	0.112
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	1.184	1.396	0.848 ^{NS}	0.406
R ² = 0.685 Durbin-Watson = 0.390 F = 14.525***				
Adjusted R ² = 0.638 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 58

$$DGH = -314.717 + 7.936PGH + 13.699 NGV + 0.398QM \quad (100)$$

(t-statistic) (4.666)*** (1.614)^{NS} (1.663)^{NS}

R² = 0.714

Adjusted R² = 0.671

F-statistic = 16.619***

Durbin-Watson = 0.388

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QM คือ ปริมาณจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 23 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 59

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-314.717	69.681	-4.517	0.001
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	7.936	1.701	4.666***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	13.699	8.488	1.614 ^{NS}	0.122
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.398	0.239	1.663 ^{NS}	0.112
R ² = 0.714 Durbin-Watson = 0.388 F = 16.619***				
Adjusted R ² = 0.671 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 59

$$DGH = -114.985 + 6.681PGH + 19.299PNGV - 0.092QDS \quad (101)$$

(t-statistic) (4.003)*** (2.375)** (-2.576)**

R² = 0.755

Adjusted R² = 0.719

F-statistic = 20.575***

Durbin-Watson = 0.775

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 24 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 60

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-114.985	75.897	-1.515	0.145
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	6.681	1.669	4.003***	0.001
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	19.299	8.126	2.375**	0.028
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.092	0.036	-2.576**	0.018
R ² = 0.755 Durbin-Watson = 0.775 F = 20.575***				
Adjusted R ² = 0.719 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 60

$$DGH = -253.179 + 7.920PGH + 17.059PNGV - 0.069VMTB \quad (102)$$

(t-statistic) (4.604)*** (2.375)^{NS} (-1.518)^{NS}

R² = 0.708

Adjusted R² = 0.664

F-statistic = 16.146***

Durbin-Watson = 0.476

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 25 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 61

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-253.179	59.189	-4.277	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	7.920	1.720	4.604***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	17.059	8.830	1.932 ^{NS}	0.068
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.069	0.046	-1.518 ^{NS}	0.145
R ² = 0.708 Durbin-Watson = 0.476 F = 16.146***				
Adjusted R ² = 0.664 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 61

$$DGH = -355.716 + 35.426 PNGV + 1.121 QC + 0.469 QM \quad (103)$$

(t-statistic) (3.378)*** (0.586)^{NS} (1.137)^{NS}

R² = 0.412

Adjusted R² = 0.324

F-statistic = 4.675**

Durbin-Watson = 0.413

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโกลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 26 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 62

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-355.716	107.869	-3.298	0.004
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	35.426	10.488	3.378***	0.003
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	1.121	1.912	0.586 ^{NS}	0.564
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.469	0.342	1.137 ^{NS}	0.186
R ² = 0.412 Durbin-Watson = 0.413 F = 4.675**				
Adjusted R ² = 0.324 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.012				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 62

$$DGH = -76.268 + 41.393 \text{ PNGV} + 3.626 \text{ QC} - 0.176 \text{ QDS} \quad (104)$$

(t-statistic) (5.082)*** (2.303) ** (-4.112) ***

R² = 0.652

Adjusted R² = 0.599

F-statistic = 12.466***

Durbin-Watson = 1.150

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโกลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 27 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 63

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-76.268	89.169	-0.855	0.403
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	41.393	8.145	5.082***	0.000
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	3.626	1.575	2.303**	0.032
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.176	0.043	-4.112***	0.001
R ² = 0.652 Durbin-Watson = 1.150 F = 12.466***				
Adjusted R ² = 0.599 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 63

$$DGH = -273.676 + 39.014 PNGV + 0.717 QC - 0.082 VMTB \quad (105)$$

(t-statistic) (3.625)*** (0.362)^{NS} (-1.226)^{NS}

R² = 0.402

Adjusted R² = 0.312

F-statistic = 4.481**

Durbin-Watson = 0.428

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 28 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 64

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-273.676	96.373	-2.840	0.010
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สเอ็นจีวี	39.014	10.761	3.625***	0.002
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.717	1.981	0.362 ^{NS}	0.721
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.082	0.067	-1.226 ^{NS}	0.234
R ² = 0.402 Durbin-Watson = 0.428 F = 4.481**				
Adjusted R ² = 0.312 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.015				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 64

$$DGH = 139.994 + 2.144 QC + 0.763 QM - 0.169 QDS \quad (106)$$

(t-statistic) (1.010)^{NS} (2.070)^{NS} (-2.842) ***

R² = 0.342

Adjusted R² = 0.244

F-statistic = 3.471**

Durbin-Watson = 0.377

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 29 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 65

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	139.994	100.189	1.397	0.178
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2.144	2.122	1.010 ^{NS}	0.324
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.763	0.369	2.070 ^{NS}	0.052
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.169	0.060	-2.842***	0.010
R ² = 0.342 Durbin-Watson = 0.377 F = 3.471**				
Adjusted R ² = 0.244 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.035				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 65

$$DGH = -57.745 + 0.000 QC + 0.535 QM - 0.014 VMTB \quad (107)$$

(t-statistic) (0.000)^{NS} (1.225)^{NS} (-0.166)^{NS}

R² = 0.078

Adjusted R² = -0.060

F-statistic = 0.565^{NS}

Durbin-Watson = 0.228

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 30 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 66

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-57.745	95.756	-0.603	0.553
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.000	2.447	0.000 ^{NS}	1.000
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.535	0.437	1.225 ^{NS}	0.235
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.014	0.083	-0.166 ^{NS}	0.870
R ² = 0.078 Durbin-Watson = 0.228 F = 0.565 ^{NS}				
Adjusted R ² = -0.060 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.644				

หมายเหตุ: NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 66

$$DGH = 147.014 + 0.747QM - 0.149QDS - 0.008VMTB \quad (108)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (1.932)^{NS} \quad (-2.587)^{**} \quad (-0.116)^{NS}$$

$$R^2 = 0.309$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.206$$

$$F\text{-statistic} = 2.986^{NS}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.445$$

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (คัน)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 31 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 67

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	147.014	107.246	1.371	0.186
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.747	0.387	1.932 ^{NS}	0.068
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.149	0.057	-2.587**	0.018
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.008	0.070	-0.116 ^{NS}	0.909
R ² = 0.309 Durbin-Watson = 0.445 F = 2.986 ^{NS}				
Adjusted R ² = 0.206 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.056				

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 67

$$DGH = -337.264 + 7.920PGH + 14.644PNGV + 1.046QC + 0.386QM \quad (109)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (4.609)^{***} \quad (1.691)^{NS} \quad (0.776)^{NS} \quad (1.593)^{NS}$$

$$R^2 = 0.772$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.664$$

$$F\text{-statistic} = 12.366^{***}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.444$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

ตารางผนวกที่ 32 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 68

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-337.264	76.148	-4.429	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	7.920	1.718	4.609***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	14.644	8.660	1.691 ^{NS}	0.107
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	1.046	1.348	0.776 ^{NS}	0.447
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.386	0.242	1.593 ^{NS}	0.128
R^2	= 0.772	Durbin-Watson = 0.444	F = 12.366***	
Adjusted R^2	= 0.664	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.000

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 68

$$DGH = -337.264 + 7.920PGH + 14.644PNGV + 1.046QC + 0.386QDS \quad (110)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (4.609)^{***} \quad (1.691)^{NS} \quad (0.776)^{NS} \quad (1.593)^{NS}$$

$$R^2 = 0.772$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.664$$

$$F\text{-statistic} = 12.366^{***}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.444$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 33 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 69

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-337.264	76.148	-4.429	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	7.920	1.718	4.609***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	14.644	8.660	1.691 ^{NS}	0.107
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	1.046	1.348	0.776 ^{NS}	0.447
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	0.386	0.242	1.593 ^{NS}	0.128
R^2	= 0.772	Durbin-Watson = 0.444	F = 12.366***	
Adjusted R^2	= 0.664	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.000

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 69

$$DGH = -270.447 + 7.924PGH + 17.452PNGV + 0.743QC - 0.063VMTB \quad (111)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (4.522)^{***} \quad (1.934)^{NS} \quad (0.527)^{NS} \quad (-1.324)^{NS}$$

$$R^2 = 0.712$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.651$$

$$F\text{-statistic} = 11.741^{***}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.531$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (คัน)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 34 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 70

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-270.447	68.623	-3.941	0.001
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	7.924	1.752	4.522***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	17.452	9.024	1.934 ^{NS}	0.068
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.743	1.410	0.527 ^{NS}	0.604
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.063	0.048	-1.324 ^{NS}	0.201
R^2 = 0.712	Durbin-Watson = 0.531	F = 11.741***		
Adjusted R^2 = 0.651	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.000		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 70

$$DGH = -155.044 + 40.510PNGV + 3.666QC + 0.709QM - 0.199QDS \quad (112)$$

(t-statistic) (5.996)*** (2.809)** (3.181)*** (-5.489)***

R^2 = 0.773

Adjusted R^2 = 0.725

F-statistic = 16.144***

Durbin-Watson = 1.359

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (คันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (คันคัน)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 35 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 71

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-155.044	77.934	-1.989	0.061
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	40.510	6.756	5.996***	0.000
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	3.666	1.305	2.809**	0.011
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.709	0.223	3.181***	0.005
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.199	0.036	-5.489***	0.000
R^2	= 0.773	Durbin-Watson = 1.359	F = 16.144***	
Adjusted R^2	= 0.725	N = 24	Sig. ของ F-statistic =	0.000

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 71

$$DGH = -334.988 - 0.065PNGV + 37.634QC + 0.692QM + 0.395VMTB \quad (113)$$

(t-statistic) (-0.954)^{NS} (3.497)*** (0.351)^{NS} (1.121)^{NS}

R^2 = 0.439

Adjusted R^2 = 0.321

F-statistic = 3.718**

Durbin-Watson = 0.541

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)
 PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)
 QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)
 QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)
 VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 36 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
 จากสมการที่ 72

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-334.988	110.272	-3.038	0.007
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	-0.065	0.068	-0.954 ^{NS}	0.352
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	37.634	10.763	3.497***	0.002
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.692	1.968	0.351 ^{NS}	0.729
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	0.395	0.352	1.121 ^{NS}	0.276
R ² = 0.439 Durbin-Watson = 0.541 F = 3.718**				
Adjusted R ² = 0.321 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.021				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 72

$$DGH = 134.235 + 0.012QC + 2.255QM + 0.778QDS - 0.171VMTB \quad (114)$$

(t-statistic) (0.172)^{NS} (0.993)^{NS} (2.005)^{NS} (-2.771)**

R² = 0.343

Adjusted R² = 0.205

F-statistic = 2.485^{NS}

$$\text{Durbin-Watson} = 0.398$$

** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

QDS คือ ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 37 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 73

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	134.235	108.050	1.242	0.229
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.012	0.073	0.172 ^{NS}	0.865
ปริมาณรถจักรยานยนต์	2.255	2.270	0.993 ^{NS}	0.333
ปริมาณจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	0.778	0.388	2.005 ^{NS}	0.059
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.171	0.062	-2.771**	0.012
R ² = 0.343 Durbin-Watson = 0.398 F = 2.485 ^{NS}				
Adjusted R ² = 0.205 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.078				

หมายเหตุ: ** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 73

$$\text{DGH} = -192.688 + 5.380\text{PGH} + 25.122\text{PNGV} + 2.979\text{QC} + 0.592\text{QM} - 0.149\text{QDS} \quad (115)$$

$$(\text{t-statistic}) \quad (4.512)^{***} \quad (4.293)^{***} \quad (3.199)^{***} \quad (3.726)^{***} \quad (-5.369)^{***}$$

$$R^2 = 0.893$$

Adjusted R ²	=	0.864
F statistic	=	30.144***
Durbin-Watson	=	1.820

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)
 PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)
 PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)
 QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)
 QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)
 QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

ตารางผนวกที่ 38 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
 จากสมการที่ 74

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-192.688	55.481	-3.473***	0.003
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	5.380	1.192	4.512***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	25.122	5.852	4.293***	0.000
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2.979	0.931	3.199***	0.005
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.592	0.159	3.726***	0.002
ปริมาณยอดขายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.149	0.028	-5.369***	0.000
R ² = 0.893	Durbin-Watson = 1.820	F = 30.144***		
Adjusted R ² = 0.864	N = 24	Sig. ของ F-statistic = 0.000		

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 74

$$DGH = -321.827 + 7.793PGH + 16.655PNGV + 0.721QC + 0.330QM - 0.049VMTB \quad (116)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (4.530)^{***} \quad (1.879)^{NS} \quad (0.522)^{NS} \quad (1.334)^{NS} \quad (-1.029)^{NS}$$

$$R^2 = 0.738$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.665$$

$$F\text{-statistic} = 10.135^{***}$$

$$\text{Durbin-Watson} = 0.591$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)

QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 39 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 75

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-321.827	77.498	-4.153	0.001
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	7.793	1.720	4.530***	0.000
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	16.655	8.865	1.879 ^{NS}	0.077
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.721	1.382	0.522 ^{NS}	0.608
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.330	0.248	1.334 ^{NS}	0.199
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.049	0.048	-1.029 ^{NS}	0.317
R ² = 0.738 Durbin-Watson = 0.591 F = 10.135***				
Adjusted R ² = 0.665 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 75

$$DGH = -126.641 + 5.936PGH + 26.057PNGV + 2.419QC - 0.123QDS - 0.060VMTB \quad (117)$$

$$(t\text{-statistic}) \quad (4.043)*** \quad (3.518)*** \quad (2.033)^{NS} \quad (-3.656)*** \quad (-1.605)^{NS}$$

$$R^2 = 0.835$$

$$\text{Adjusted } R^2 = 0.789$$

$$F\text{-statistic} = 18.179***$$

$$\text{Durbin-Watson} = 1.459$$

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)

PGH คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์รายเดือน (บาทต่อลิตร)

PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)

QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (คันคัน)

QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)

VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 40 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
จากสมการที่ 76

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-126.641	66.332	-1.909	0.072
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์	5.936	1.468	4.043***	0.001
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สเอ็นจีวี	26.057	7.408	3.518***	0.002
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2.419	1.190	2.033 ^{NS}	0.057
ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.123	0.034	-3.656***	0.002
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.060	0.037	-1.605 ^{NS}	0.126
R ² = 0.835 Durbin-Watson = 1.459 F = 18.179***				
Adjusted R ² = 0.789 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 76

$$DGH = -145.675 + 41.799PNGV + 3.353QC + 0.658QM - 0.196QDS - 0.041VMTB \quad (118)$$

(t-statistic) (6.039)*** (2.478)*** (2.858)** (-5.342)*** (-0.927)^{NS}

R² = 0.783

Adjusted R² = 0.723

F-statistic = 12.992***

Durbin-Watson = 1.376

*** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

โดยที่ DGH คือ อุปสงค์แก๊สโซฮอล์ของประเทศไทยรายเดือน (ล้านลิตร)
 PNGV คือ ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีรายเดือน (บาทต่อกิโลกรัม)
 QC คือ ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรายเดือน (พันคัน)
 QM คือ ปริมาณรถจักรยานยนต์รายเดือน (พันคัน)
 QDS คือ ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วรายเดือน (ล้านลิตร)
 VMTB คือ มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE รายเดือน (ล้านบาท)

ตารางผนวกที่ 41 ผลการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่ออุปสงค์ของแก๊สโซฮอล์ในประเทศไทย
 จากสมการที่ 77

ตัวแปรอิสระ	ค่าสัมประสิทธิ์ ที่ประมาณค่าได้ (β)	ค่า คลาดเคลื่อน มาตรฐาน	t-statistic	Sig.
ค่าคงที่ (β_0)	-145.675	78.873	-1.847	0.081
ราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวี	41.799	6.922	6.039***	0.000
ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	3.353	1.353	2.478**	0.023
ปริมาณรถจักรยานยนต์	0.658	0.230	2.858***	0.010
ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	-0.196	0.037	-5.342***	0.000
มูลค่าการนำเข้าสารเติมแต่ง MTBE	-0.041	0.044	-0.927 ^{NS}	0.366
R ² = 0.783 Durbin-Watson = 1.376 F = 12.992***				
Adjusted R ² = 0.723 N = 24 Sig. ของ F-statistic = 0.000				

หมายเหตุ: *** หมายถึง มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

NS หมายถึง ไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ที่มา: คำนวณข้อมูลจากตารางที่ 24 และสมการที่ 77

ตารางผนวกที่ 42 ผลการคำนวณค่าเฉลี่ยใช้ในการประมาณการและวิเคราะห์ความอ่อนไหว

วัน เดือน ปี	ผลของค่าเฉลี่ย				
	ราคาขายปลีก เฉลี่ยแก๊ส โซฮอล์	ราคาขายปลีก เฉลี่ยก๊าซเอ็น จีวี	ปริมาณ รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	ปริมาณ รถจักรยานยนต์	ปริมาณการ จำหน่ายน้ำมัน ดีเซลหมุนเร็ว
28 ก.พ. 2549	0.00%	0.00%	5.68%	5.56%	1.60%
31 มี.ค. 2549	0.00%	0.00%	16.02%	14.28%	5.89%
30 เม.ย. 2549	0.00%	0.00%	-11.70%	-23.14%	-6.39%
31 พ.ค. 2549	3.64%	0.00%	-8.18%	23.12%	3.68%
30 มิ.ย. 2549	7.02%	0.00%	1.12%	-2.04%	-7.19%
31 ก.ค. 2549	3.28%	0.00%	-8.83%	-8.72%	3.49%
31 ส.ค. 2549	12.71%	0.00%	33.27%	-11.56%	-0.48%
30 ก.ย. 2549	0.00%	0.00%	-18.02%	3.55%	1.26%
31 ต.ค. 2549	2.82	0.00%	-2.74%	8.77%	8.59%
30 พ.ย. 2549	-4.80%	0.00%	8.39%	23.49%	1.01%
31 ธ.ค. 2549	2.21%	0.00%	48.79%	-13.12%	5.37%
31 ม.ค. 2550	-1.08%	0.00%	<u>-47.66%</u>	-1.88%	-6.06%
28 ก.พ. 2550	<u>-7.97%</u>	4.19%	8.56%	-2.25%	-1.24%
31 มี.ค. 2550	6.19%	<u>19.72%</u>	5.99%	12.84%	7.62%
30 เม.ย. 2550	4.13%	0.00%	6.02%	<u>-30.57%</u>	-6.64%
31 พ.ค. 2550	-3.73%	<u>-10.00%</u>	-1.22%	<u>49.89%</u>	6.98%
30 มิ.ย. 2550	<u>13.57%</u>	0.00%	4.69%	-3.82%	-7.18%
31 ก.ค. 2550	3.41%	0.00%	-18.73%	-10.82%	<u>-13.69%</u>
31 ส.ค. 2550	3.30%	0.00%	7.69%	-0.82%	6.51%
30 ก.ย. 2550	4.79%	0.00%	-9.22%	0.31%	-9.38%
31 ต.ค. 2550	-6.10%	0.00%	-0.60%	12.44%	2.62%
30 พ.ย. 2550	-5.28%	0.00%	31.68%	4.92%	4.25%
31 ธ.ค. 2550	5.14%	0.00%	<u>51.20%</u>	-9.97%	<u>9.39%</u>
ค่าเฉลี่ย	1.88%	0.57%	4.44%	1.76%	0.44%

ที่มา: คำนวณจากตารางที่ 24

การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์

ในการศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์แบบตรงจุด โดยคำนวณจากข้อมูลในตารางที่ 24 และสมการที่ 115 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์ต่อราคาขายปลีกเฉลี่ยของแก๊สโซฮอล์มีดังนี้

$$\varepsilon_{\text{PGH}} = 5.380 \times \frac{24.54}{89.053} = 1.483 \quad (119)$$

2. การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์ต่อราคาขายปลีกเฉลี่ยของก๊าซเอ็นจีวีมีดังนี้

$$\varepsilon_{\text{PNGV}} = 25.122 \times \frac{8.50}{89.053} = 2.398 \quad (120)$$

3. การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์ต่อปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีดังนี้

$$\varepsilon_{\text{QC}} = 2.979 \times \frac{26.02}{89.053} = 0.871 \quad (121)$$

4. การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์ต่อปริมาณรถจักรยานยนต์มีดังนี้

$$\varepsilon_{\text{QM}} = 0.592 \times \frac{178.15}{89.053} = 1.184 \quad (122)$$

5. การหาค่าความยืดหยุ่นของอุปสงค์แก๊สโซฮอล์ต่อปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีดังนี้

$$\varepsilon_{\text{QDS}} = -0.149 \times \frac{1656.47}{89.053} = -2.772 \quad (123)$$