

UNIVERSITY OF LJUBLJANA  
FACULTY OF ECONOMICS

MASTER'S THESIS

UNIVERSITY OF LJUBLJANA  
FACULTY OF ECONOMICS

MASTER`S THESIS

HATAITHORN BOONPORN

EUROPEAN MASTER IN TOURSIM MANAGEMENT  
FACULTY OF HUMANITIES, UNIVERSITY OF SOUTHERN DENMARK  
FACULTY OF ECONOMICS, UNIVERSITY OF LJUBLJANA  
FACULTY OF TOURISM, UNIVERSITY OF GIRONA

MASTER`S THESIS  
**THE IMPACT OF THAILAND'S HIGH-SPEED RAILWAYS (HSR)  
DEVELOPMENT PLAN ON OVERNIGHT STAYS IN A TOURISM  
PROMOTIONAL CITY: THE HSR EASTERN ROUTE IN RAYONG,  
THAILAND**

Ljubljana, February, 2019

HATAITHORN BOONPORN

## AUTHORSHIP STATEMENT

The undersigned Hataithorn Boonporn, a student at the University of Ljubljana, Faculty of Economics, (hereafter: FELU), author of this written final work of studies with the title *The Impact of Thailand's High-Speed Railways (HSR) Development Plan on Overnight Stays in a Tourism Promotional City: The HSR Eastern Route in Rayong, Thailand*, prepared under supervision of Professor Richard Perdue.

### DECLARE

this written final work of studies to be based on the results of my own research;

the printed form of this written final work of studies to be identical to its electronic form;

the text of this written final work of studies to be language-edited and technically in adherence with the FELU's Technical Guidelines for Written Works, which means that I cited and / or quoted works and opinions of other authors in this written final work of studies in accordance with the FELU's Technical Guidelines for Written Works;

to be aware of the fact that plagiarism (in written or graphical form) is a criminal offence and can be prosecuted in accordance with the Criminal Code of the Republic of Slovenia;

to be aware of the consequences a proven plagiarism charge based on the this written final work could have for my status at the FELU in accordance with the relevant FELU Rules;

to have obtained all the necessary permits to use the data and works of other authors which are (in written or graphical form) referred to in this written final work of studies and to have clearly marked them;

to have acted in accordance with ethical principles during the preparation of this written final work of studies and to have, where necessary, obtained permission of the Ethics Committee;

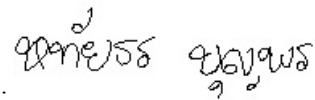
my consent to use the electronic form of this written final work of studies for the detection of content similarity with other written works, using similarity detection software that is connected with the FELU Study Information System;

to transfer to the University of Ljubljana free of charge, non-exclusively, geographically and time-wise unlimited the right of saving this written final work of studies in the electronic form, the right of its reproduction, as well as the right of making this written final work of studies available to the public on the World Wide Web via the Repository of the University of Ljubljana;

my consent to publication of my personal data that are included in this written final work of studies and in this declaration, when this written final work of studies is published.

Ljubljana, February 3<sup>rd</sup>, 2018

Author's signature: \_\_\_\_\_



# TABLE OF CONTENTS

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>1 LITERATURE REVIEW .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 HSR Definition .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Impacts of HSR on Tourism .....</b>	<b>4</b>
1.2.1 HSR and tourism demand.....	4
1.2.2 HSR travel time and length of stay.....	5
<b>1.3 HSR’s Key Success Factors.....</b>	<b>6</b>
<b>1.4 HSR in Asia Context.....</b>	<b>6</b>
1.4.1 Existing HSR in East Asia.....	6
1.4.2 Incoming HSR in South East Asia (SEA) .....	7
1.4.3 Incoming HSR in Thailand.....	8
<b>1.5 Relevant Studies of HSR in Thailand .....</b>	<b>9</b>
<b>1.6 HSR and Tourism in Eastern Thailand .....</b>	<b>10</b>
<b>1.7 Rayong .....</b>	<b>11</b>
1.7.1 Travel to Rayong .....	11
1.7.2 Transportation facility in Rayong.....	14
1.7.3 Tourism in Rayong .....	15
1.7.4 Rayong’s tourist profile .....	17
1.7.5 Accommodation and length of stay in Rayong .....	17
<b>2 PROPOSITIONS.....</b>	<b>18</b>
<b>3 METHODOLOGY.....</b>	<b>18</b>
<b>3.1 Theoretical Paradigm .....</b>	<b>19</b>
<b>3.2 Research Framework .....</b>	<b>19</b>
<b>3.3 Methodology .....</b>	<b>20</b>
3.2.1 Qualitative method .....	21
3.2.1.1 Interviews .....	21
3.2.1.2 Phone inquires.....	22
3.2.1.3 Seminar attendance .....	22

3.2.2	Quantitative method .....	23
3.2.2.1	<i>Sample size</i> .....	23
3.2.2.2	<i>Sampling frame and administration</i> .....	23
3.2.2.3	<i>Conceptual analysis framework</i> .....	24
3.2.2.4	<i>Statistical techniques</i> .....	28
<b>4</b>	<b>QUESTIONNAIRE DESIGN .....</b>	<b>30</b>
<b>4.1</b>	<b>A Questionnaire Pre-testing .....</b>	<b>30</b>
4.1.1	Declared method .....	30
4.1.2	Undeclared method .....	31
<b>4.2</b>	<b>Filter Questions.....</b>	<b>32</b>
<b>4.3</b>	<b>RP: Current Travel Patterns from Bangkok to Rayong (Pre-HSR).....</b>	<b>33</b>
<b>4.4</b>	<b>SP: Respondent Perceptions of HSR services (Post-HSR).....</b>	<b>36</b>
<b>4.5</b>	<b>Shifts in Travel Mode to Rayong.....</b>	<b>39</b>
<b>4.6</b>	<b>Impacts of HSR Travel Time on Length of Stay in Rayong.....</b>	<b>47</b>
<b>4.7</b>	<b>Profile of Respondents.....</b>	<b>49</b>
<b>5</b>	<b>ANALYSIS .....</b>	<b>51</b>
<b>5.1</b>	<b>Profile of Respondents.....</b>	<b>51</b>
<b>5.2</b>	<b>Current Travel Patterns from Bangkok to Rayong (Pre-HSR) .....</b>	<b>52</b>
5.2.1	Recent visit to Rayong .....	53
5.2.2	Travel patterns and characteristics .....	54
5.2.3	Stopping by other cities along the route .....	55
<b>5.3</b>	<b>Respondent Perceptions of HSR services (Post-HSR).....</b>	<b>55</b>
5.3.1	Changes in visits to other destinations along the route .....	55
5.3.1.1	<i>Tendency to travel to Rayong using HSR</i> .....	55
5.3.1.2	<i>Changes in visits to other cities connected to the HSR line</i> .....	56
I.	<i>Chachoengsao.</i> .....	59
II.	<i>Chon Buri Municipality</i> .....	60
III.	<i>Sri Racha</i> .....	61
IV.	<i>Pattaya.</i> .....	62
V.	<i>Not visiting to other cities</i> .....	63

5.3.2	The association between demographics and tendency to travel .....	64
5.3.2.1	<i>Gender &amp; Tendency to travel</i> .....	65
5.3.2.2	<i>Age &amp; Tendency to travel</i> .....	66
5.3.2.3	<i>Education level &amp; Tendency to travel</i> .....	67
5.3.2.4	<i>Monthly income &amp; Tendency to travel</i> .....	68
5.3.2.5	<i>Occupation &amp; Tendency to travel</i> .....	69
5.3.3	Factors of using HSR.....	70
5.3.4	Other important factors.....	71
5.3.5	The nearest HSR station to accommodation .....	71
<b>5.4</b>	<b>Shifts in travel mode to Rayong</b> .....	<b>72</b>
5.4.1	Respondents who did not own cars .....	72
5.4.2	Respondents who owned cars.....	74
<b>5.5</b>	<b>Impacts of HSR Travel Time on Length of Stay in Rayong</b> .....	<b>76</b>
<b>6</b>	<b>RESULTS &amp; DISCUSSIONS</b> .....	<b>78</b>
	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>83</b>
	<b>REFERENCE LIST</b> .....	<b>84</b>
	<b>APPENDICES</b> .....	<b>95</b>

## LIST OF FIGURES

Figure 1:	Six stations on the HSR eastern route .....	2
Figure 2:	Thailand map (highlight Rayong Province).....	11
Figure 3:	Routes from Bangkok to Rayong .....	11
Figure 4:	Proportions of transport mode to Rayong by Thai tourists in 2016.....	12
Figure 5:	U-Tapao Rayong Pattaya International Airport .....	13
Figure 6:	Airport shuttle bus from UTP to Rayong City Center .....	13
Figure 7:	Songtaew and modified truck in Rayong .....	14
Figure 8:	Motorbike taxi in Rayong .....	15
Figure 9:	Taxi in Rayong.....	15
Figure 10:	Research framework .....	20
Figure 11:	Restriction signage at an MRT station.....	11
Figure 12:	Questionnaire distribution via Facebook groups relevant to Bangkok .....	24
Figure 13:	Conceptual framework of analysis 1.....	25

Figure 14: Conceptual framework of analysis 2 .....	26
Figure 15: Conceptual framework of analysis 3 .....	27
Figure 16: Online questionnaire in Google Forms .....	32
Figure 17: Filter questions 1–4.....	33
Figure 18: Question 5–Current travel patterns (travel party size).....	34
Figure 19: Question 6–Current travel patterns (transportation mode) .....	34
Figure 20: Question 7–Current travel patterns (travel time) .....	35
Figure 21: Question 8–Current travel patterns (transportation cost).....	35
Figure 22: Question 9–Current travel patterns (length of stay in Rayong) .....	35
Figure 23: Question 10–Current travel patterns (stopping by other cities).....	36
Figure 24: Information of the incoming HSR eastern line .....	37
Figure 25: Question 11–Tendency to use HSR to Rayong for tourism/leisure or VFR.....	37
Figure 26: Question 12–Important factors in selecting HSR .....	38
Figure 27: Question 12 (Subquestion)–Other important factors in selecting HSR.....	38
Figure 28: Question 13–The most convenient or nearest HSR station .....	39
Figure 29: Question 14–Tendency to stop by other cities connected to HSR rail line .....	39
Figure 30: Question 15–Car ownership .....	40
Figure 31: Artificial tree structure for joint estimation .....	40
Figure 32: Application of the travel mode tree structure .....	41
Figure 33: Public minibus/van in Bangkok-Rayong route.....	41
Figure 34: Question 15-A1 & 15-A2–Travel modes for.....	
respondents who do not own cars .....	43
Figure 35: Question 15-B1 & 15-B2–Travel modes for respondents who own cars .....	44
Figure 36: The development of HSR travel time scenario model.....	47
Figure 37: Question 16–HSR travel time scenarios (Bangkok–Rayong) .....	48
Figure 38: Question 17–Gender of respondents.....	49
Figure 39: Question 18–Age of respondents.....	49
Figure 40: Question 19–Educational levels of respondents .....	49
Figure 41: Question 20–Monthly income of respondents .....	50
Figure 42: Question 21–Occupation of respondents .....	50
Figure 43: Comparison of visits in other cities (before and after the HSR operation) .....	57
Figure 44: Question 16–Proportions between overnight trip and one-day trip to Rayong .	76



## LIST OF TABLES

Table 1: Thailand's GPP per capita in 2016.....	1
Table 2: Important tourist attractions in Rayong.....	16
Table 3: Proportional allocation of sample size (n).....	23
Table 4: Data collection results .....	51
Table 5: Demographic profile of respondents .....	52
Table 6: Proportions of respondents who had visited Rayong before and who have not ...	53
Table 7: Purposes of recent visit to Rayong (Multiple responses).....	53
Table 8: Recent visit to Rayong for tourism and leisure or VFR .....	53
Table 9: Current travel patterns and characteristics .....	54
Table 10: Frequencies of visits to other cities along the route (Pre-HSR).....	55
Table 11: Frequencies of tendency to visit to Rayong using HSR.....	56
Table 12: Frequencies of tendency to visit to Rayong using HSR (Collapsed) .....	56
Table 13: Frequencies of visits to other cities before and after HSR operation.....	57
Table 14: The number of respondents in Pre-HSR and Post-HSR scenarios (Filtered).....	58
Table 15: Chi-Square test–Chachoengsao .....	59
Table 16: Chi-Square test–Chon Buri Municipality .....	60
Table 17: Chi-Square test–Si Racha.....	61
Table 18: Chi-Square test–Pattaya .....	62
Table 19: Chi-Square test–Not visiting other cities.....	63
Table 20: Chi-Square test–Gender * Tendency to travel .....	65
Table 21: Chi-Square test–Age * Tendency to travel.....	66
Table 22: Chi-Square test–Educational level * Tendency to travel .....	67
Table 23: Chi-Square test–Monthly income * Tendency to travel.....	68
Table 24: Chi-Square test–Occupation * Tendency to travel.....	69
Table 25: The association between respondent demographics and tendency to travel .....	70
Table 26: Question 11–Mean scores of factors of using HSR .....	71
Table 27: Question 13–Frequencies of the nearest HSR station .....	71
Table 28: Question 15–Frequencies of car ownership .....	72
Table 29: Question 15-A–Respondents who did not own cars and the selection of travel modes to Rayong between Pre-HSR and Post HSR.....	73
Table 30: Question 15-A – Respondents who did not own cars and the selection of travel modes to Rayong between Pre-HSR and Post HSR (Collapsed) .....	73

Table 31: Question 15-A–The Chi-square Goodness-of-Fit Test .....	74
Table 32: Question 15-B–Respondents who own cars selected a travel mode to Rayong between Pre-HSR and Post HSR.....	74
Table 33: Question 15-B–Respondents who own cars and selected a travel mode to Rayong between Pre-HSR and Post HSR (Collapsed) .....	75
Table 34: Question 15-B–The Chi-Square Test.....	75
Table 35: Question 16–The Cochran’s Q test .....	77
Table 36: Accommodation for conference and seminar tourists in Rayong .....	82

## **LIST OF APPENDICES**

Appendix 1: Interview with TAT Rayong (in Thai language).....	96
Appendix 2: Interview with TAT Research (in Thai language).....	109
Appendix 3: Online questionnaire (in Thai language).....	134

## **LIST OF ABBREVIATIONS**

<b>ASEAN</b> – Association of Southeast Asian Nations
<b>BTS</b> – Bangkok (Mass) Transit System Skytrain
<b>DMO</b> – Destination Management Organization
<b>EEC</b> – Eastern Economic Corridor
<b>EECO</b> – Eastern Economic Corridor Office of Thailand
<b>GPP</b> – Gross Provincial Product
<b>HSR</b> – High-speed Railways
<b>OBOR</b> – One Belt, One Road Initiative
<b>SEA</b> – South East Asia
<b>TAT</b> – Tourism Authority of Thailand
<b>TGV</b> – Train à Grande Vitesse (French high speed train)
<b>TOD</b> – Transport Oriented Development
<b>UTP</b> – U-Tapao International Airport
<b>VFR</b> – Visit friends or relatives

## INTRODUCTION

In 2015, the Thai government launched the Transport Infrastructure Development Master Plan, aiming to increase competitiveness through connectivity and promote Thailand as the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) regional hub. One prominent project in this master plan is the development of high-speed railways (HSRs) covering four routes.

The route selected for this study is the Bangkok–Rayong eastern link. The HSR eastern line will stimulate growth in economics and employment in the region and spread resources and investments from the capital city of Bangkok to second-tier cities (Chuchottaworn, 2018). The HSR plan forms part of the Eastern Economic Corridor (EEC) pilot project to develop the Thai Eastern Seaboard under the country’s 4.0 National Policy (Thailand Board of Investment, 2017). According to the 2018 report by the National Economic and Social Development Board, the eastern region generated the highest Gross Provincial Product (GPP) per capita in 2016. Rayong ranked the top-performing record while the other two provinces in the same region, Chon Buri and Chachoengsao generated the country’s 10 biggest GPPs (Table 1). Undoubtedly, the three provinces of Chon Buri, Rayong, and Chachoengsao are scheduled to become a world-class economic zone.

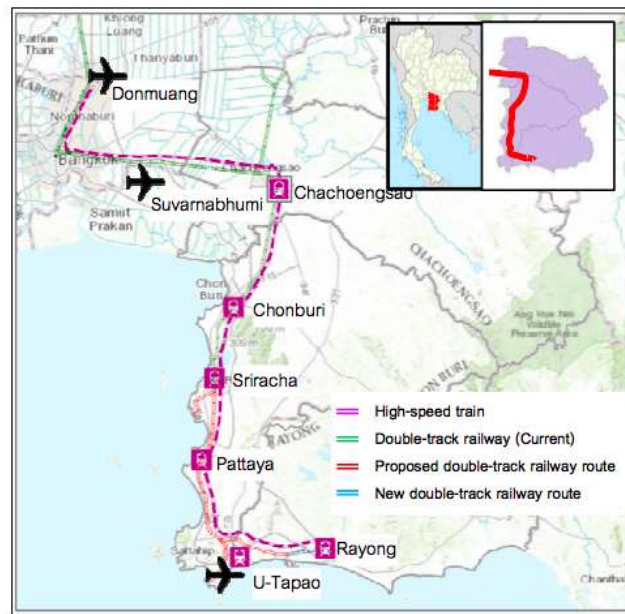
*Table 1: Thailand’s GPP per capita in 2016*

<b>The Highest 10’s</b>		<b>The Lowest 10’s</b>	
1. Rayong	1,009,496	1. Nong Bua Lam Phu	49,443
2. Chon Buri	548,877	2. Yasothon	54,047
3. Bangkok Metropolis	543,708	3. Kalasin	57,798
4. Ayutthaya	460,223	4. Amnat Charoen	59,319
5. Chachoengsao	433,400	5. Narathiwat	61,115
6. Samut Sakhon	382,679	6. Mae Hong Son	61,255
7. Prachin Buri	378,669	7. Chaiyaphum	61,826
8. Phuket	357,498	8. Surin	63,462
9. Samut Prakan	337,026	9. Roi Et	64,052
10. Saraburi	330,837	10. Si Sa Ket	64,298

*Source: The National Economic and Social Development Board (2018).*

The HSR route will pass through these three provinces, Chachoengsao, Chon Buri, and Rayong, and six stations (Figure 1) will connect the U-Tapao International Airport (UTP) in the expand eastern region with Don Mueang and Suvarnabhumi international airports in Bangkok (Ministry of Transport, 2016).

Figure 1: Six stations on the HSR eastern route



Source: Ministry of Transport (2016).

In 2018, Don Mueang international airport became the world's largest low-cost carrier (LCC) airport (CAPA, 2018a) and catered 24–25 million passengers per year (Chuchottaworn, 2018). Nevertheless, its limited airspace and runway are unable to support an increasing demand which is expected to be 40 million passengers a year (CAPA, 2018b). Likewise, the capacity of Suvarnabhumi International Airport was designed to annually serve 45 million passengers but it receives 62–63 million passengers a year, in which the number is projected to increase to 120 million passengers in the future. The operations above capacity will, therefore, need a linkage between these two airports with U-Tapao Airport in Rayong to accommodate the rapid growth of passengers (Chuchottaworn, 2018).

The 250 km/h HSR, with a projected capacity of 300,000 passengers per day, has been approved for investment with a five-year construction period from 2018-2022 (Ministry of Transport, 2016). To complete the task on time, the construction plan was divided into two stages. In March 2018, the Thai cabinet approved the first phase of the HSR construction, a 196 km rail from Don Mueang airport to U-Tapao Airport, which is expected to be finished by 2023. The second development stage is a 60 km extension line from U-Tapao Airport to Rayong City Municipality which will pass through the Map Ta Phut industrial park. Regarding the industrial park houses numerous petrochemical plants and oil refineries, the Thai government has not affirmed the environmental impact assessment (EIA) of this route due to the safety and security concerns. However, the second phase of the plan is expected to be finalized by the end of 2018 (Prachachart, 2017). In this regard, the extension rail line in the second phase will be excluded from this research.

The proposed route will impact positively regarding tourism to the region, primarily by increasing the total number of arrivals. However, the Thai government did not consider the possibility of decreasing numbers of overnight stays due to the shorter travel time. Furthermore, few studies and experiments relevant to HSR and tourism in Thailand have been carried out. This knowledge gap is considered in this study, together with potential impacts of the HSR eastern route on travel behavior between Bangkok and Rayong as a tourism city promoted by the Tourism Authority of Thailand (TAT). Furthermore, identifying potential positive and negative impacts of HSR on tourism businesses will assist both the public and private sectors to plan future marketing strategies. Consequently, research questions are as follows:

- 1) *If trips from Bangkok to Rayong increase by HSR, will this significantly decrease trips from Bangkok to other destinations connected to the rail line? If so, which destinations?*
- 2) *If trips from Bangkok to Rayong increase by HSR, will this significantly decrease other transportation modes along the same route?*
- 3) *Does the speed of access of HSR change overnight trips to day trips from Bangkok to Rayong?*

## **Research Overview**

The research is organized into six chapters: Literature Review, Proposition, Methodology, Questionnaire Design, Analysis, and Results and Discussions. Chapter 1 is an exploration of HSR development plans and the current situation in Thailand, as well as a review of the findings of relevant studies. Also, tourism information and statistics about Rayong is presented in this part. Subsequently, in Chapter 2, I explain the proposition of this research. The relations to theories and research questions were extracted from academic ideas and presented in this section. To clearly see a big picture of this research, this chapter provides a research framework for ease of understanding. In Chapter 3, I present the theoretical paradigm, research framework and methodology employed in the study. The methodology provides an in-depth explanation of the application of qualitative and quantitative methods. Moreover, a conceptual framework of analysis is illustrated in the quantitative methodology part as a guideline for conducting statistical procedures. Chapter 4 contains information about the questionnaire design and how each question was formed using available resources and materials. In Chapter 5, I present the results of the statistical analysis that was done in the Statistical Package for the Social Science (SPSS) program. This part provides interpretation of the results, sorted in chronological order of the research questions. Furthermore, other discovered findings were also elucidated and displayed. Findings from this research are summarized and presented in Chapter 6 with implementations for improvement to Thai destination management organizations (DMOs) and tourism businesses. Finally, the conclusion draws upon the entire research, giving a summary of the findings this part also states several challenges and limitations in conducting the research and provides advice to further studies.

# **1 LITERATURE REVIEW**

## **1.1 HSR Definition**

HSR can be defined into two types based on operation systems, high-speed lines (HSLs) that run on its own high-speed gage without sharing with other trains and high-speed trains (HSTs) that run on classic rail lines (Andersen, n.d.).

The Union Internationale des Chemins de fer (UIC) (2018) known as the worldwide railway organization defines HSR with a speed of 250 km/h. Also, the infrastructure of HSR with over 200 km/h can be considered high-speed if its operating system complies with global standards for high-speed. In Thailand, the HSR linking three airports project comprises two rail lines, the city line, and the intercity line. The city line in Bangkok covers from Don Mueang Airport to Suvarnabhumi Airport with a maximum speed of 160 km/h while the intercity line operates with 250 km/h from Suvarnabhumi Airport to U-Tapao Airport (State Railway of Thailand, 2018).

To that end, this paper uses an overview definition of HSR due to the construction project under the bidding process and the design might be changed in the future.

## **1.2 Impacts of HSR on Tourism**

### **1.2.1 HSR and tourism demand**

In the late 20<sup>th</sup> century, HSR is one of the most essential technological advancement in passenger transport development (Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, & Pratomo, 2017, p. 1). HSR can impact tourism, especially in urban and business areas (Albalate & Queralt, 2017), because most stations are planned in urban locations (Wang, Niu & Qian, 2013). Increased accessibility from HSR development also impacts on tourist behavioral changes (Sun & Lin, 2017). Pagliara, Pietra, Gomez & Vassallo (2017) found that Italy's HSR increased tourist numbers and overnight stays in all municipalities accessed by the improved services. The Chinese HSR enhanced international tourism demand and recorded a slight elasticity of the stations (Chen & Haynes, 2014). HSR also influenced tourists' decision-making when selecting destinations. Delaplace, Pagliara, Perrin & Mermet (2014) noticed that HSR affected choices of holidaymakers regarding destinations in Paris and Rome differently. In France, the HSR (Train à Grande Vitesse: TGV) is widely considered to be an efficient alternative mode of transport, whereas Italy's HSR required promotional campaigns to attract users because it was a relatively new service. However, Spain's HSR did not influence tourists in selecting Madrid as their destination but significantly promoted their inclination to visit cities near Madrid (Pagliara, Pietra, Gomez & Vassallo, 2015).

Tourism destinations can generate HSR demand but effects on tourism demand caused by HSR remain debatable and ambiguous (Guirao & Campa, 2016). The growth of tourist arrivals is not always stimulated by HSR. As an example of this, destinations in Spain not linked to the HSR network recorded increased tourist numbers compared to areas connected to the rail (Albalate, Campos & Jiménez, 2017). Gutiérrez and Ortuño (2017) found significant differences in the profiles of tourists who used HSR to travel to two Spanish coastal destinations but these profiles were not specifically associated with the HSR. Thus, other determinants may have greater influences on tourist attractions than the availability of HSR (Albalate, Campos & Jiménez, 2017). Individual preferences can influence tourists in selecting a travel mode. For instance, Taiwanese people prefer private cars even though HSR is available (Shyr, Chao & Huang, 2015). Additionally, in Taiwan, HSR only slightly influenced travel distance and trip duration. Travelers had to spend more time at each stop and this increases their engagement with local areas (Sun & Lin, 2017).

### 1.2.2 HSR travel time and length of stay

Urry, (2006) explained that traveling is a movement, as well as performance-, experience-, and communications-related. Shifts in transportation modes also involve a mix of social activities, technologies, communications, and sensational experiences. Consequently, travel time is not considered to be a waste because it involves various activities like walking or traveling in vehicles and because they value leisure trips. For example, people enjoy watching and window gazing as tourist activities (Urry, 2002).

Because demand in transportation is considered to be a derived demand, travelers tend to increase speed if the value of time increased and this decision is based on their higher incomes (Crozet, 2005). Studies by Christer (2012) and García-Sánchez, Fernández-Rubio, & Collado (2013) supported that tourists' economic and social factors are relevant to their expenditure on a journey and length of stay.

Various studies explored impacts of HSR on time used in a journey. HSR reduces travel time and this can increase tourist arrivals at destinations. However, shorter travel times result in decreased overnight stays (Albalate & Queralt, 2017; Albalate, Campos & Jiménez, 2017) and reduced tourist expenditures (Levinson, 2012) because length of stay is an important factor in trip planning due to its critical effects on total trip expenses (Christer, 2012). For example, the HSR Hangzhou-Shanghai route in China negatively affected hotels in Hangzhou due to the possibility of a one-day visit (Chen, 2013). Bazin discovered that the HSR in France (TGV) also reduced overnight stays in destinations from Paris within 1.5 h return (in Albalate, Campos & Jiménez, 2017). Thus, increasing passenger volume does not signify rising demand for local services (Albalate, Campos & Jiménez, 2017). In addition, travel time might not be reduced significantly because passengers need to allow extra arrival time at HSR terminals (Wang, Niu & Qian, 2013).

Therefore, this effect of waiting time highly influenced their choice of main mode of travel (Lu, Zhu, Luo & Lei, 2014).

### **1.3 HSR's Key Success Factors**

A study by Kaufmann and Hanna (2014) presented that size, location, serviceability, and accessibility are key success factors to HSR stations. Also, HSR terminals in a city must be clustered by a large amount of population and a variety of public transport systems facilitating passengers' journey. Otherwise, HSR will not be an attractive travel mode choice (Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, & Pratomo, 2017).

Passenger traffic is one of key success indicators for rail systems. High frequency of HSR with full or nearly full seats will be able to compete with airlines concerning revenue over operational costs (Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, & Pratomo, 2017). In addition, operating an HSR line that links two megaregions within suitable times will be potentially profitable (Bradley & Mwakalonge, n.d.). However, in the case of automotive zones, HSR connected to park-and-ride facilities and airports is also capable to attract passengers (America 2050, 2011). Thus, public transportation such as a taxi or a bus may be essential for a short ride to a final destination (Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, & Pratomo, 2017)

### **1.4 HSR in Asia Context**

#### **1.4.1 Existing HSR in East Asia**

Many Asian countries have been operating HSR for years, for instance, Japan, Taiwan, South Korea and China (Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, & Pratomo, 2017).

Despite the fact that Japan was the first country that developed an HSR system in the world (Charoenwongsak, 2003), Ishida stated that Japan's HSR was encountering deficits until 1987 due to imbalances of high investment in infrastructure and inadequate income, monopoly and government intervention (p. 7) and increased car demand during the new automobile era (Imashiro, 1997). Finally, the Japan National Railways was reformed, divided into seven companies and fully privatized in 2006 (Sakamoto, 2012).

In the case of HSR in Taiwan, the government of Taiwan offered a build-operate-transfer (BOT) concession to private investors. Unfortunately, the development was problematic. It caused delays in construction, a financial crisis, and overbudget issues, and reduced forecasted demand. Subsequently, the government subsidized the HSR project in 2009 and it became profitable in 2011 (Ministry of Tourism and Sports, n.d.-b, p. 7). Banomyong also supported that Taiwan HSR generated profits not only from fares but real estate development surrounding the terminals (in ThaiPBS, 2013, 16–50).

South Korea also suffered 12 years in HSR construction delays due to the economic crisis in 1997. However, HSR has received continuously increasing passenger traffic since the



first operation because of its ability to attract passengers from other transport systems, 56% from conventional railways, 17% from airlines, 15% from express buses and 12% from private cars (Ministry of Tourism and Sports, n.d.-b, p. 11).

HSR development is part of China's *The One Belt, One Road (OBOR)* initiative which aims to facilitate connectivity among countries and regions. A high-speed rail network with 20,000 km covers 160 cities around the world (Li, S., 2018), thus, China is a leader of the region and the world regarding HSR length (Charuvatana, 2018; Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, & Pratomo, 2017, p. 3). This megaproject in HSR construction entirely alters spatial patterns of urban tourism (Wang, Niu, & Qian, 2018). Likewise, it will change the spatial disparity of accessibility and improve accessibility in all cities especially the cities located in the southeastern region, the Wuhan-Zhengzhou-Jinan-Nanjing area (Wang, Liu, Mao, & Sun, 2018).

#### 1.4.2 Incoming HSR in South East Asia (SEA)

OBOR has triggered other countries in the region to focus on transportation infrastructure development to connect with China's trade routes. HSR is one of the megaprojects that many countries in Asia especially the SEA focus on and cooperate with China in investment. In the SEA, none of HSR operates but 160 km/h fast trains connected to airports in Malaysia and Thailand (Kanasawas, 2013) are operating. Malaysia and Singapore were planning to develop the Singapore-Kuala Lumpur HSR. Within 350 km distance linked two countries, HSR will shorten travel time from six hours by existing train and four hours by car into less than one and a half hour. Also, this will develop economics and enhance the relationship between the two countries. Although this development project seems to have the highest economic potential in the region (Kanasawas, 2013), the project has been postponed due to Malaysia's financial investment concerns (Thaipost, 2018).

Indonesia's HSR development plan is another megaproject to keep an eye on. HSR is expected to operate by May 2019 with a 150 km distance in 45-minute travel time. However, Purba, Nakamura, Dwsbu, Jafri, and Pratomo (2017) pointed out that the project lacks success in not only the existing passenger rail system but also key success factors. Firstly, the density of population in areas nearby a terminal is inadequate. Secondly, the regulations of land use for supporting HSR are absent. Thirdly, the use of urban transportation is much lower than other megacities such as Paris, Tokyo, and other cities in Europe or Asia.

Regarding OBOR initiatives, the HSR development by cooperation with China is on tracks in Thailand's neighboring countries such as Myanmar and Laos. The National League for Democracy-led (NLD) government in Myanmar has brought back the China-Myanmar HSR construction project (MyanmarTimes, 2018) after it was terminated in 2014 due to the anti-China rebellion and social opposition (Tangnirandorn, 2017). In the case of Laos,

the HSR megaproject has been developed since December 2016. The construction values approximately six billion dollars covering 427 km from Boten to Vientiane with 560 Baht fare. The rail line is expected to be operated in 2022 (LAOS Update, 2018 in Khaosod, 2018) and will connect with Thai HSR Bangkok-Nong Khai.

Chuchottaworn (2018), the Deputy Minister of Transport, explained that rail development in Thailand can be categorized into three main rail types: existing rails, city rails, and HSRs. The existing rail was built 130 years ago with a one-meter gauge or called ASEAN gauge covering roughly 3,500–3,600 km all over the country. Rail systems in ASEAN countries are operating on the narrow-gauge tracks. Therefore, improving rail systems by widening gages must involve the consideration of connectivity to rails in neighboring countries. In the case of city rail development, the Royal Thai government approved constructions roughly 400–500 km of 10 city rail lines in Bangkok, which will change long-haul travel behavior in Bangkok to use mass rail transportation instead of private cars. The HSR development plan in Thailand is based on transport-oriented development (TOD) that aims to develop both transport systems and cities at the same time. For example, more than 60% of real estate development in Japan was derived from rail development. In the context of Thailand, land expropriation issue remains a serious concern.

#### 1.4.3 Incoming HSR in Thailand

The HSR development plan will construct HSR in four routes:

1) *Bangkok–Nakhon Ratchasima–Nong Khai:*

The route with a speed 250 km/h will cover roughly 607 km up to the northeastern region and connect to Kunming in southern China. The Royal Thai government will invest in this route and import a standard gauge 1.4 meters from China.

2) *Bangkok–Rayong:*

This study route will cover approximately 904 km and link three airports, Suvarnabhumi Airport, Don Mueang Airport, and U-Tapao Airport. Currently, the development is at the bidding stage which is expected to be finalized at the end of 2018.

3) *Bangkok–Hua Hin:*

The rail line will link Bangkok to the southern Thailand which will develop the tourism in the west coast provinces similar to the Italian Riviera and French Riviera.

4) *Bangkok–Phitsanulok–Chiang Mai:*

Despite the longest rail covers 673 km. will connect the northern area to the capital city, it is limited to connect with China. Thus, the Ministry of Transport is considering the development plan of this route.

In addition, Bang Sue district will house the HSR central station in Bangkok where two HSR lines are linked, and the surrounding areas will be developed as a smart city.

## 1.5 Relevant Studies of HSR in Thailand

Songmuang and Ocha (2016) stated that the HSR and connectivity development will be tremendously beneficial to Thailand such as technology transfer, shorter travel time, economic development, and so forth. However, the HSR infrastructure investment trades off with high investment and other drawbacks might occur afterwards. Consequently, the Thai government should take into account the risks associated with this investment such as increased public debt and impacts on domestic liquidity (Economic Intelligence Center, 2013).

Various authors have criticized Thailand's HSR investment and development. For instance, the project might be a tool for political competition (Charuvatana, 2018). The HSR development plan in Thailand mostly focuses on utilizing HSR as a core to develop economics and other dimensions. Regarding transportation functioning as a derived demand, HSR supports the growth and development of economic areas. Thus, it is vital for the Thai government to consider overall benefits of HSR development and clearly define whether HSR is public transportation to invest for prosperity, even if it is a loss (Banomyong, 2013).

Regarding tourism, some academics focus on demand forecasting and prospective passenger profiles. Among these, an investigation of HSR impacts on tourism, particularly the length of overnight stays is noticeably absent in a report by Ministry of Transport & Ministry of Finance (n.d.), a feasibility study by the State Railway of Thailand (2017) and a summary report by Office of Transport and Traffic Policy and Planning (2011). For example, a report mentioned the HSR eastern route's positive impacts on tourism and a forecasted tourist visits without a shred of academic supporting evidence relevant to the possibility of losing length of stay at destinations.

Suwannakul (2014) studied the potential of changing travel modes from low-cost airlines to HSR for the route Bangkok to Chiang Mai, the touristic city in the north. Results suggested that three groups: (1) single, (2) living in Chiang Mai, and (3) those who preferred to travel at night were most likely to use HSR services. Chantruthai, Taneerananon, S. & Taneerananon, P. (2013) researched competitiveness between HSR and low-cost airlines for the southern routes (Bangkok–Surat Thani and Bangkok–Hat Yai). Their findings reveal that travel time and other factors, such as price difference, the occupations of users, household income, educational level, and travel purpose, all affect the choice of travel mode.

Ekkarat (2014) introduced six factors, travel cost, total travel time, the frequency of service, safety and security, onboard comfort, and service convenience, to measure passengers' expectations on traveling in Bangkok-Chiang Mai by comparing two transport modes between future HSR and low-cost airlines. The study found that service convenience is the most correlated to the tendency to use HSR, whereas travel cost is not.

In this regard, I applied six factors to these questions aiming to evaluate passengers' expectations of using HSR.

HSR will also attract tourists to a city connected to a rail line. Thienthong and Sitthiprom (2012) discovered that HSR for the route Bangkok to Nong Khai will positively and negatively impact SMEs in Nong Khai. Regarding trade especially a tourism sector such as hotels, resorts, and restaurants, HSR will undoubtedly increase the number of tourists in the city (Thienthong & Sitthiprom, 2012).

## **1.6 HSR and Tourism in Eastern Thailand**

Tourism development and promotion is one of the EEC's development plans. Chachoengsao, Chon Buri and Rayong provinces are scheduled to be world-class sustainable tourism cities and markets for health tourism and high-income tourists (The Eastern Economic Corridor Office of Thailand [EECO], 2018). The eastern tourism development was proposed in three main approaches: (1) Logistics system development, (2) Healthcare development and (3) Research system, to develop measures to cope with the changing environment or epidemics (Thailand Tourism Council, 2018).

The construction of HSR infrastructures in Eastern Thailand was scheduled to facilitate tourism flows in the region and create seamless tourism. The EEC development plan aims to promote each city with different tourism themes whereby Rayong has been positioned as a destination for education and community-based tourism (EECO, 2018). In this regard, Rayong has been studying a need of labor forces in the economy including tourism sector (PR Rayong, 2018)

Passenger demand for Thailand's HSR, especially on the eastern route, has been discussed for many years. Susangkarn et al. (2012) discovered that the existing eastern railway was mainly used for cargo transport at 64.62%, rather than passengers who accounted for the remaining 35.38%. Furthermore, the cabin capacity utilization was also low at 20.02%.

Nerapoo Sri (2015) categorized passengers traveling to the eastern region into three types: (1) commuters, (2) intercity passengers, and (3) prospective passengers. The travel purposes of the last group involved visiting to attractions and this might influence them to use HSR. Moreover, the attributes of HSR impact on decision-making regarding travel mode selection. Price and waiting time also significantly affect the propensity of people to use the HSR eastern route, whereas gender and education level did not (Mansawan, 2013).

Journeys were made to the eastern region to visit friends or relatives (VFRs) at 34%, for tourism at 26%, for business at 23%, and for work 17%. Apart from private vehicles, public travel modes from Bangkok to the eastern provinces were categorized into three modes as public buses, minivans, and trains. Most public bus and minivan users were VFR

passengers at 50% and 59%, respectively. Conversely, statistics by Transport and Traffic Policy Plan Office (n.d.) revealed that most of the rail passengers (36%) traveled from Bangkok to the eastern region for tourism purposes (in Nerapoo Sri, 2015).

## 1.7 Rayong

### 1.7.1 Travel to Rayong

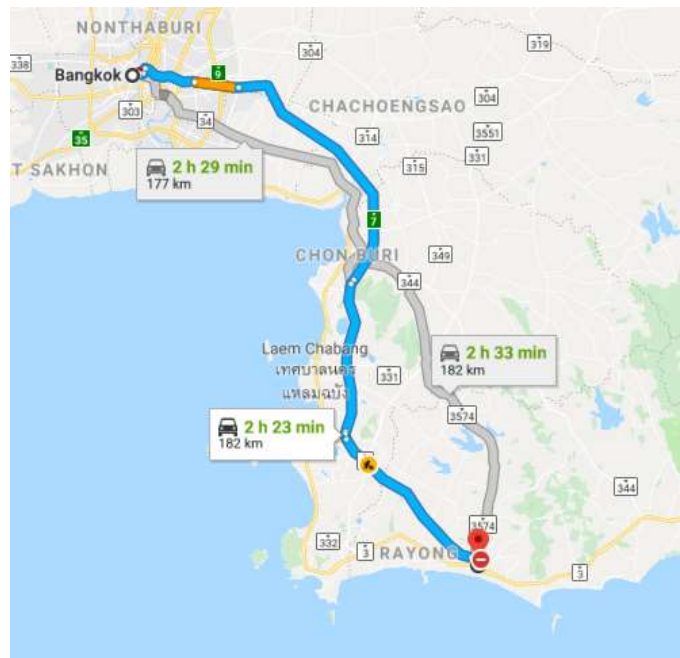
Rayong is a province located in the east coast of Thailand (Figure 2) and far from Bangkok approximately 175–220 km by road mode. Visitors from Bangkok can easily access the province by three main streets (Figure 3), Highway 3, Highway 34 (Bang Na-Trat), and Highway 7 (motorway) connected to Highway 36 (TAT, 2015, p. 5; Google Maps, 2018a).

*Figure 2: Thailand map (highlight Rayong Province)*



*Source: NordNordWest (2009).*

*Figure 3: Routes from Bangkok to Rayong*

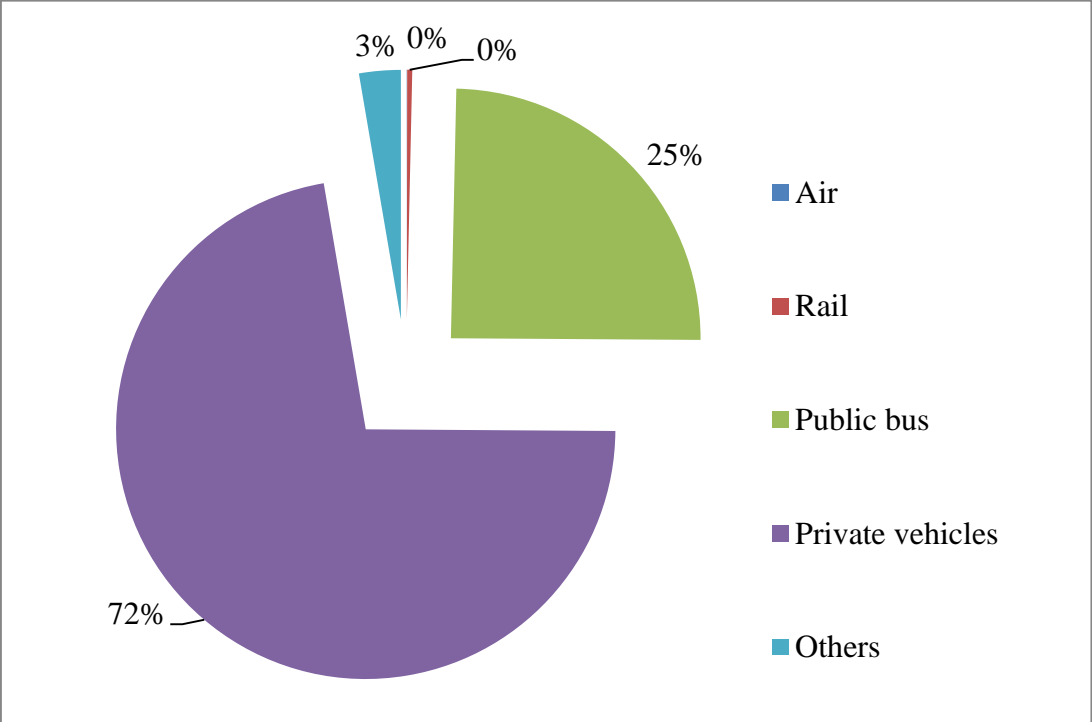


*Source: TAT (2015) & Google maps (2018).*

Within 220 km far from Bangkok (TAT, 2015), travelers only spend 2-3-hour drive from the capital city to Rayong and they usually stop by Pattaya (Azmi, 2017). Regarding its short travel time from Bangkok, most Thai tourists (72%) travel to Rayong by private vehicles. This is followed by public bus (25%) and other transportation (3%) (Ministry of Tourism and Sports, 2016). Direct public bus in this route currently offers only minibus and van types ([www.Busonlineticket.co.th](http://www.Busonlineticket.co.th); Rayong tour, personal communication, April 2, 2018). Commuters can also start a journey from either the Mo Chit Bus Terminal (Chatuchak) for a 160-Baht fare or the Eastern Bus Terminal (Ekkamai) for a 162-Baht fare.

On the contrary, zero Thai tourists traveled to Rayong by air or existing rail (Ministry of Tourism and Sports, 2016) because of the short distance from Bangkok. The existing Bangkok–Rayong train with a limited speed of 54 km/h is pervasively used for cargo shipments to industrial parks rather than passengers (Chiang Mai University, 2014).

Figure 4: Proportions of transport mode to Rayong by Thai tourists in 2016



Source: Ministry of Tourism and Sports (2016).

Although air mode is not pervasively preferable for Thai tourists as aforementioned, international tourists or other domestic Thai visitors can access Rayong by arriving at the U-Tapao Rayong Pattaya International Airport (UTP) which is located on the land owned by the Royal Thai Navy in Ban Chang district (Figure 5). Because the airport is currently managed by the navy, it offers not only domestic and international commercial flights but also a navy airfield. In the fiscal year 2017, UTP received an average domestic 558 flights and 300 international flights per month (U-Tapao Rayong Pattaya International Airport [UTP], 2018a). Additionally, the Royal Thai Navy has been scheduling the UTP to be the third commercial airport providing full services and to increase the capacity to 5 million passengers per year to correspond with the EEC development plan (UTP, 2018b).

*Figure 5: U-Tapao Rayong Pattaya International Airport*



*Source: UTP (2018a).*

Public transport services such as taxi, minibus/van and an airport public bus transit operate from UTP to Mueang District (Rayong City Center). In May 2018, the Department of Land Transport (DLT) has launched a shuttle bus line 399 from UTP terminal to Rayong City, which is managed by a private company (Figure 6). The bus costs 100 Baht per person (Suvarnabhumiburapha, personal communication, November 1, 2018) and takes approximately half an hour covering 36 km (DLT, 2018). However, the service frequency is limited. There are four buses a day from the airport to Rayong: 10:30 AM, 2 PM, 4 PM, and 6 PM. A bus runs six times a day from Rayong to the airport: 5 AM, 7 AM, 10:30 AM, 1 PM, 4 PM, and 5 PM. The last bus only stops in front of the navy base entrance (Suvarnabhumiburapha, personal communication, November 1, 2018). For those who are on a budget, Songthaew, modified six-wheeled trucks or four-wheeled pick-up cars (Figure 7), is an alternative. However, passengers have to take a minibus from the terminal to the main entrance of the navy base connected to the Sukhumvit road. This takes approximately 10 minutes covering five km (UTP, 2017).

*Figure 6: Airport shuttle bus from UTP to Rayong City Center*



*Source: UTP (2017).*



*Figure 7: Songthaew and modified truck in Rayong*



*Source: Public Relations Office, Rayong (2016).*

Passengers can use taxis or minibus and van services to travel from UTP to Rayong City. Although these alternatives are convenient, nevertheless, prices are not pleasant. A taxi costs 1,000 Baht with a maximum capacity of four passengers, whereas a minibus/van costs 1,500 Baht for 5–10 passengers. Additionally, parking space is available for those who use their own vehicles to the airport (UTP, 2017).

#### 1.7.2 Transportation facility in Rayong

Although songthaews, minibuses, motorbike taxis, and taxis are available in Rayong, their service frequencies are limited. Songthaew is a common transportation mode in the city that operates from the Rayong bus terminal to the town (TAT, 2015) and from Rayong City Center to other districts such as, Pluak Daeng, Baan Ta Sith, Wang Chan, Sam Yan, Ban Phe, Nikom Sang Ton Eng, and Ban Khai. However, the operation service is available roughly from 6 AM to 7 PM without a fixed time schedule (Rayong City, n.d.). A motorbike taxi (Figure 8) can be found at different spots in the city. However, this transport mode can be expensive for long distance (A Rayong resident, personal communication, April 5, 2018). For visitors with luggage, a taxi (Figure 9) is a profoundly convenient choice to travel within Rayong City. Nevertheless, its small fleet offers only 22 taxis and a start fare from 100 Bath (Rayonghip, 2015) which already accounted for one-third of HSR one-leg fare. As explained, limited public transport in the city might be problematic for visitors who do not travel by private vehicle (TAT Rayong, personal communication, February 27, 2018).



*Figure 8: Motorbike taxi in Rayong*



*Source: OK Nation (2016).*

*Figure 9: Taxi in Rayong*



*Source: Rayonghip (2015).*

### 1.7.3 Tourism in Rayong

Rayong is well known for its industrial settlements and as a tourist destination (Phiromyoo, 2011). Since 2015, TAT has promoted Rayong in one of a second-tier tourism province via the campaign *12 Cities You Don't Want to Miss*. The program has been successful, thereby an additional 12 provinces have been added into the program and reintroduced as *12 Cities You Don't Want to Miss Plus+* (TAT Market Research, personal communication, April 4, 2018). Overall, both campaigns highlight each city's uniqueness such as historical, cultural, traditional, and natural attractions. The top attractions in Rayong are its islands and beaches, as shown in Table 2 (Ministry of Tourism and Transports, 2015).

Table 2: Important tourist attractions in Rayong

Rank	Attraction	Location	Type
1	Ko Samet	Phe, Mueang Rayong District	Island
2	Laem Mae Phim	Klaeng District	Beach
3	Mae Ram Phueng	Mueang Rayong District	Beach
4	Hat Suan Son	Mueang Rayong District	Beach
5	Khao Laem Ya – Mu Ko Samet National Park	Mueang Rayong District	Nature
6	The King Taksin Shrine	Tha Pradu, Mueang Rayong District	Historical
7	Wat Pa Pradu	Tha Pradu, Mueang Rayong District	Historical
8	Wat Lahan Rai	Ban Khai District	Historical
9	Wat Lahan Rai	Pak Nam Krasae, Klaeng District	Nature
10	Suphattra Land	Ban Khai District	Arts
11	Rayong Aquarium	Phe, Mueang Rayong District	Arts
12	Suan-Yai-Da	Taphong, Klaeng District	Agricultural
13	HRH Princess Sirindhorn's Herbal Garden	Map Ta Phut, Klaeng District	Arts
14	Khao Chamao–Khao Wong National Park	Khao Chamao District	Nature
15	Ban Jum Rung	Noen Kho, Klaeng District	Arts
16	Rayong Botanical Garden	Klaeng District	Nature

Source: Ministry of Tourism and Transport (2015).

Apart from touristic sites, Rayong houses various traditional activities and festivals. April is the peak season for Rayong due to long national holidays during the Thai New Year festival *Songkran*. Also, the annual fruit season from May until the middle of July attracts not only Thai visitors but also international visitors to visit the fruit contest and engage in fruit shopping with a special price offer (TAT News, 2018). Additionally, many tourists visit coastal islands and beaches at the end of the year, in November and December (Hotelworks, 2018, p. 2).

Besides fruits, Rayong is famous for its fresh and preserved seafood (TAT, 2017). Other local souvenirs are crystal products and woven products such as baskets, mats and so forth (TAT, 2015).

#### 1.7.4 Rayong's tourist profile

Rayong is a popular destination in the domestic tourist market. The records by the Ministry of Tourism and Sports (2018) reported that Rayong received 1.81 million visitors in 2017, increased by 7.14% from the previous year. There are two types of visitors: (1) *tourists* or overnight visitors and (2) *excursionists* or same-day visitors (Ministry of Tourism and Sports, 2018a). The province obtained 1.11 million tourists and 698 thousand excursionists which Thais are the majority that participated in both groups, 89% and 91%, respectively. Accordingly, Rayong generated 6.27 million Baht of tourism revenue, increased from the previous year by 12.49%, where Thai contributed 82% of the revenue.

Conversely, the statistics in 2017 revealed that foreigners spent more money on activities related to tourism in Rayong than Thais. The average expenditure by foreigner visitors was 2,017 Baht per person per day whereas Thai visitors spent 1,961 Baht per person per day. In overall, tourism expenses in Rayong are cheaper than the total average tourism expenses of the region which was 2,478 Baht for Thais and 4,912 Baht for foreigners per person per day. Additionally, visitors spent the most on accommodations, food and beverages, and shopping and souvenirs (Ministry of Tourism and Sports, 2018b).

#### 1.7.5 Accommodation and length of stay in Rayong

In 2017, Rayong has 390 accommodation establishments, in which resorts are major players in this sector. From the registration records, there were 312 resorts and other types of accommodations, 73 hotels, and only five guesthouses in the province. In overall, Rayong can accommodate visitors with 15,245 rooms. The number of rooms increased from the previous year by 6.47%. Similarly, its accommodation occupancy rate slightly increased from 66.84% to 67.94% (Ministry of Tourism and Sports, 2018b).

In the same year, the average room price in Rayong was 533 Baht per person per day. This was lower than the average room price of the eastern region which was 986 Baht per person per day (Ministry of Tourism and Sports, 2018b). Likewise, the accommodation costs in Rayong are more affordable than those of popular destinations like Phuket, Samui, and Hua Hin (Phiromyoo, 2011).

Rayong is a popular overnight stay destination for Thai families, friends and couples who live in Bangkok and suburban areas (In-Touch Research and Consultancy, 2010 in Niruttikul & Ulatan, 2014). In 2017, the province obtained an average length of stay 2.16 days, slightly reduced 0.01% from a previous year. The statistics revealed that foreigners stayed in the province longer than Thai visitors, 3.30 and 2.02 days, respectively (Ministry of Tourism and Sports, 2018b). Likewise, a study by Kakaew (2015) revealed that over three fourth of tourists had a one-day return trip to the agricultural garden in Rayong while the rest stayed for one night or more. Thus, it implies that the city is preferable for a short-haul trip, a return trip, and one to two overnight trips.

## **2 PROPOSITIONS**

No research has been conducted on the prospective impact of Thailand's HSR development on overnight stays in tourism promotional cities. The Thai government decided to invest in HSR despite criticisms that the plan is ambiguous, also, the project was criticized that has not been carefully planned (Arpon, 2017). For example, a ticket for Bangkok-Chiang Mai costs 1,200 Baht, which is cheaper than the second class and the first class of the existing train, 800-1,450 Baht. Also, the fare rate is lower than other Asian countries which might lead to government subsidization in the future (Khantachavana, 2012).

Regarding the aforementioned concepts that shorter travel time decreases overnight stays (Albalate & Queralt, 2017; Albalate, Campos & Jiménez, 2017) and tourist receipts (Levinson, 2012), it led to doubts in this study that whether the speed of the new HSR in Bangkok-Rayong route will perform in the same way. Thus, the research questions were generated from as follows:

- Will the new HSR increase visits from Bangkok to Rayong but significantly decrease the number of people stopping in other cities along the route?
- Will the HSR travel choice significantly decrease the use of other transportation mode from Bangkok to Rayong?
- Will the availability and access speed of HSR significantly decrease overnight stays at Rayong?

It is understandable that a DMO, TAT, focuses on tourism promotion and marketing rather than a preventive study of transportation impacts toward tourism. Notwithstanding TAT has never studied the effects of HSR on tourism, however, they realized that this crucial issue might partially affect tourism economy in Rayong and other destinations connected to the HSR rail line (TAT Market Research, personal communication, April 4, 2018). In this regard, the results of the research will assist not only the Thai DMO in adjusting its tourism marketing strategies but also tourism businesses in developing strategies to increase the numbers of overnight stays.

## **3 METHODOLOGY**

This chapter begins with an explanation of the philosophical framework that was adopted in this research and a discussion of my conceptual framework. Further, this chapter explains the mixed-method research that encompasses both qualitative and quantitative approaches in the study.

### **3.1 Theoretical Paradigm**

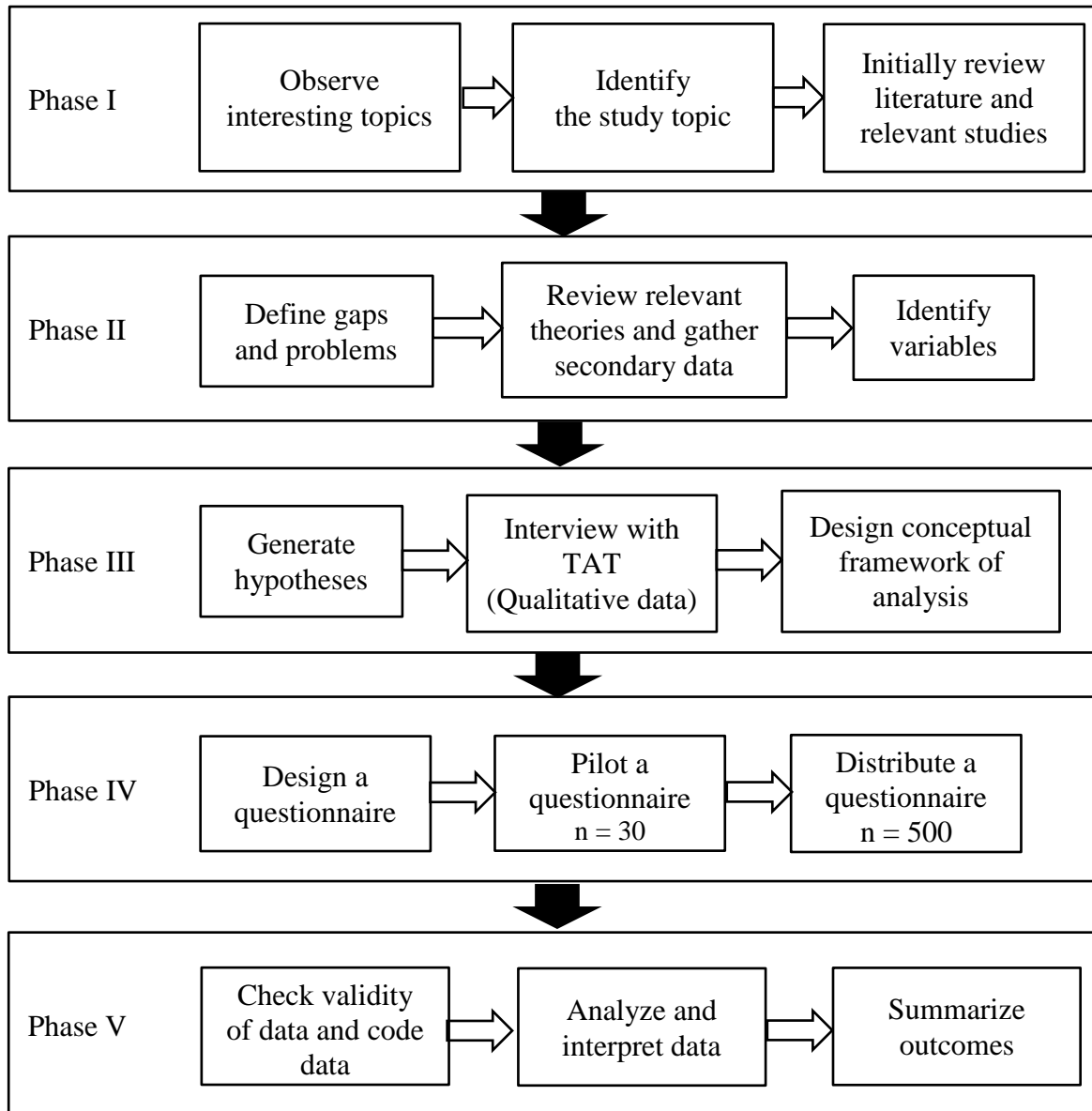
I employed the post-positivist paradigm that focuses on observation and numeric measurement to verify the verity of existing theories (Creswell, 2014, p. 7). Aspects of this logical empiricism include the ontological perspective that reality cannot be fully understood and approximating or reaching as close to the reality as possible is therefore acceptable (Kivunja & Kuyini, 2017, p. 23). This statement aligns with the fact that HSR is not yet operational in Thailand and the relevant data are limited. Therefore, data were gathered via stated preference (SP) and reveal preference (RP) techniques based on the government policies and perceptions of respondents regarding their future trips to Rayong using HSR. Thus, in this case, the epistemology of the study was constructed on modified objectivism which is more flexible than the positivist paradigm. Like axiology, post-positivists believe that bias is unpleasant but inevitable. Therefore, a researcher has to make efforts to eliminate it.

The study was conducted with a deductive approach by developing hypotheses from theories, previous findings and secondary data, and finally tested by a collection of statistical tools. Thus, I predominantly implemented a quantitative research method to collect and observe travel behavior data, whereas a qualitative method was adopted for data support. Also, I recognized the limitations of both methods.

### **3.2 Research Framework**

I designed the research framework based on deductive logic. The research began with general studies, and then I delved into specific details. The research framework is presented in a diagram (Figure 10) with five phases of the working process to assist me to correctly follow the process of the study. The first phase generally observed interesting ideas. Then, I finally chose the HSR topic and initially reviewed literature relating to a current situation of the HSR development plan in Thailand. In the second phase, I addressed the gap that the development plan and other relevant findings lack of the study of HSR's impacts on tourism especially tourist's length of stay. Consequently, I gathered relevant secondary data through desk research and identified the possible factors related to the impacts of HSR. In this regard, the assumptions were more clearly seen and the hypotheses were stated in the third phase. Because this study topic is quite new in Thailand, I gathered perspectives from tourism experts from TAT to extract ideas for a conceptual framework of analysis and questionnaire design. In the fourth phase, I created a questionnaire and distributed it to 30 respondents for detecting errors of the questions. Subsequently, the questionnaire was distributed to 500 respondents. After data collection, in the final phase, all responses were checked whether they are qualified for the statistical analysis. Data coding, analysis, and interpretation were also involved in this phase, and summary of the results was presented in the end.

Figure 10: Research framework



Source: own work.

### 3.3 Methodology

The integration of qualitative and quantitative research or mixed-methods research aims to investigate and explore the phenomenon (Leech & Onwuegbuzie, 2008). Chalabang (2017) reviewed the perspectives of various researchers on this method and classified it into 12 designs which one of these, the dominant-less dominant design, was applied in this study. Creswell (1995) explained this design that a qualitative short interview can occur during a quantitative data collection. Although the data obtained from the interview is fruitful, it is taken to a small part of the overall experiment. In other words, this design is performed in a way in which the qualitative approach facilitates the quantitative one. The

results of both approaches are also complementary (Niglas, 2009). As explained, this corresponds to the lack of tangible information relevant to HSR and its impacts on tourism in Thailand. Thus, qualitative data from tourism experts and public transport operators were essential for a questionnaire design process. In this regard, this study performed a qualitative method as a support tool for a quantitative method.

### 3.2.1 Qualitative method

Qualitative research reveals trends in thoughts and opinions supported by data gathered and examination of the available literature. The depth and extent of the study are constrained by the accessibility and availability of online and offline material sources. In this regard, the interviews with TAT were organized to investigate Thailand's tourism marketing approach toward the HSR development. Additionally, I also conducted short phone calls with public carriers for service information inquiries, as well as attended a relevant seminar topic held in Thailand to gather the most up-to-date information.

#### 3.2.1.1 Interviews

I interviewed with two TAT officers, Director of the Market Research Division and Director of TAT Rayong Office. According to the interviews, TAT Rayong believed that HSR would partially increase the tourist economy in Rayong, concerning increased visits and tourism expenditures. Although HSR can lead to decrease in the number of overnight stays in the province, the hotel and accommodation sector might develop new tourism products, for instance, room-by-hour for one-day trip visitors. However, it is essential that Rayong should develop public transportation to facilitate a single day visit within the city and link with the HSR U-Tapao terminal.

In addition, TAT Rayong suggested that this study should also assess whether Bangkok tourists are concerned with luggage storage and souvenirs purchase when choosing their travel mode to Rayong. TAT Rayong mentioned that fruit is one of the most famous local souvenirs of the province. The Rayong annual fruit festival attracts many Thai tourists especially Bangkok people. Thus, fruit shopping might be one of the important factors for them in choosing the most convenient mode of transport. Private car is preferable for use within a 2-3-hour drive from Bangkok and is convenient for luggage and shopping especially buying some heavy and smelly fruit. For example, durian, the most famous fruit of Rayong, is not allowed in some hotels or public transport such as the Metropolitan Rapid Transit (MRT) because of its strong odor (Figure 11).

Figure 11: Restriction signage at an MRT station



Source: MRT (2018).

TAT Market Research Department explained that TAT focuses on marketing and consumer research rather than studying tourism in relation to infrastructure development. Notwithstanding, TAT has not conducted any research relevant to the impacts of HSR on Thailand tourism. However, they gave opinions that tourism development along the HSR rail line requires convenient transit facilities from stations to tourist attractions. Therefore, the EEC development plan, especially in tourism dimension, should conduct tourism market research to forecast HSR passenger demand including the profile of tourists and their tendency to travel to Rayong compared to Pattaya. Although Rayong has been promoted as an educational tourism destination, the province is currently well known as an industrial city where its tourism is more centralized in islands than the mainland city center. Thus, clear branding is essential for the province to present its own identity to attract tourists.

### 3.2.1.2 Phone inquiries

To obtain up-to-date service information, I made phone inquiries with transport carriers for their fare rates, routes, operating time, and so forth. In addition, I conducted a short personal communication with a Rayong resident for some minor information to support the study.

### 3.2.1.3 Seminar attendance

I attended the seminar *One Belt, One Road: A mega project to EEC* which was held in Chon Buri, Thailand on March 20<sup>th</sup>, 2018, to follow up the current situation of the EEC and HSR development. At the venue, Chon Buri Governor Pakkarathorn Thienchai (2018) said that the HSR development in Thailand was not yet clear-cut. For example, the precise location of the HSR eastern stations except Si Racha was still subject to change. The guest



speakers in the seminar, Boonyaprawit (2018), stated that Chon Buri and Rayong provinces must position themselves as a multimodal transportation center where surrounding areas of HSR stations should be developed based on the TOD concept. Additionally, Thienchai and Sangiambut (2018) pointed out that restrictions on land ownership for foreigners is important concern.

### 3.2.2 Quantitative method

A questionnaire survey was distributed to Bangkok residents to collect primary numerical data for statistical analysis. In this regard, this section explains the application of quantitative method in the research. To do so, sample size, sampling frame and administration, statistical techniques and framework of analysis are described as follows.

#### 3.2.2.1 Sample size

Based on Bangkok's population of 5.68 million (Department of Provincial Administration, 2016) and Yamane's (1967) formula, the sample size was determined as 400 at 95% confidence level. To allow for spoiled returns and response errors, the sample size was increased to 500 respondents.

Bangkok is situated astride the Chao Phraya River with Phra Nakon on the eastern bank and Thonburi on the western bank. The Phra Nakon bank has 69% and the Thonburi bank has 31% of Bangkok's total population (Department of Provincial Administration, 2016). Therefore, 345 samples (69%) were collected from the Phra Nakon area and 155 samples (31%) were gathered from the Thonburi area (Table 3).

*Table 3: Proportional allocation of sample size (n)*

Area	Population*	Proportion (%)	Sample size
Phra Nakon	3,922,451	69	345
Thonburi	1,759,964	31	155
<b>Total</b>	<b>5,682,415</b>	<b>100</b>	<b>500</b>

\* Department of Provincial Administration (2016).

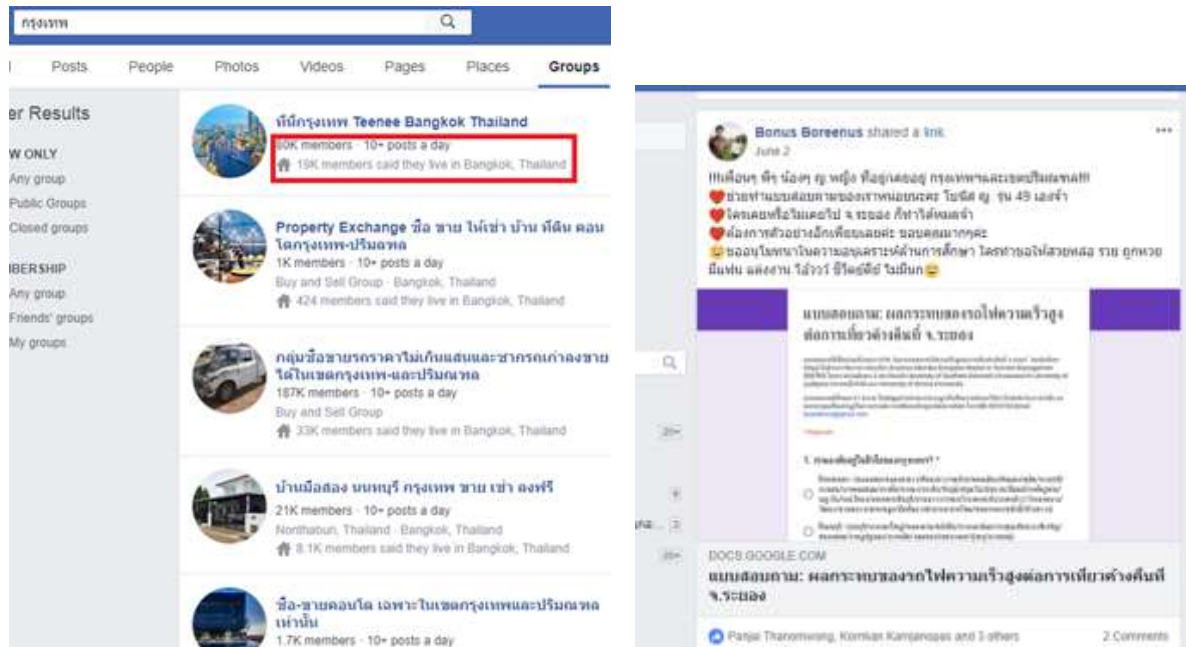
*Source: own work.*

#### 3.2.2.2 Sampling frame and administration

The survey was administered through an online questionnaire. Owing to time and cost constraints, probability sampling for data collection was impracticable. Thus, I applied convenience sampling in both areas in Bangkok, based on availability and accessibility. To do so, a 21-question was created on the Google Forms platform and distributed a link <https://goo.gl/forms/iygyk2pocbz96v1s2> to target respondents via an online social network, a Facebook group, focusing on the groups related to กรุงเทพมหานคร (Bangkok) such as buying and

selling a condominium in Bangkok, trading secondhand stuff in Bangkok and News in Bangkok (Figure 12).

Figure 12: Questionnaire distribution via Facebook groups relevant to Bangkok



Source: own work.

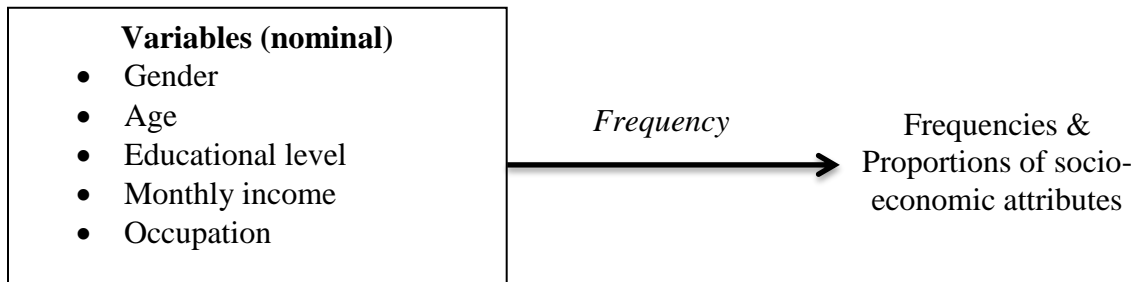
### 3.2.2.3 Conceptual analysis framework

Before designing a questionnaire, it is vital to explore types of data, statistical techniques and expected outcomes. In this part, I developed a framework of conceptual analysis to be a step-by-step guide that is consistent with the research objectives. As shown in Figure 13, Figure 14 and Figure 15, the analysis framework presents types of variables, statistical methods used, and expected results that were relevant to the research questions.

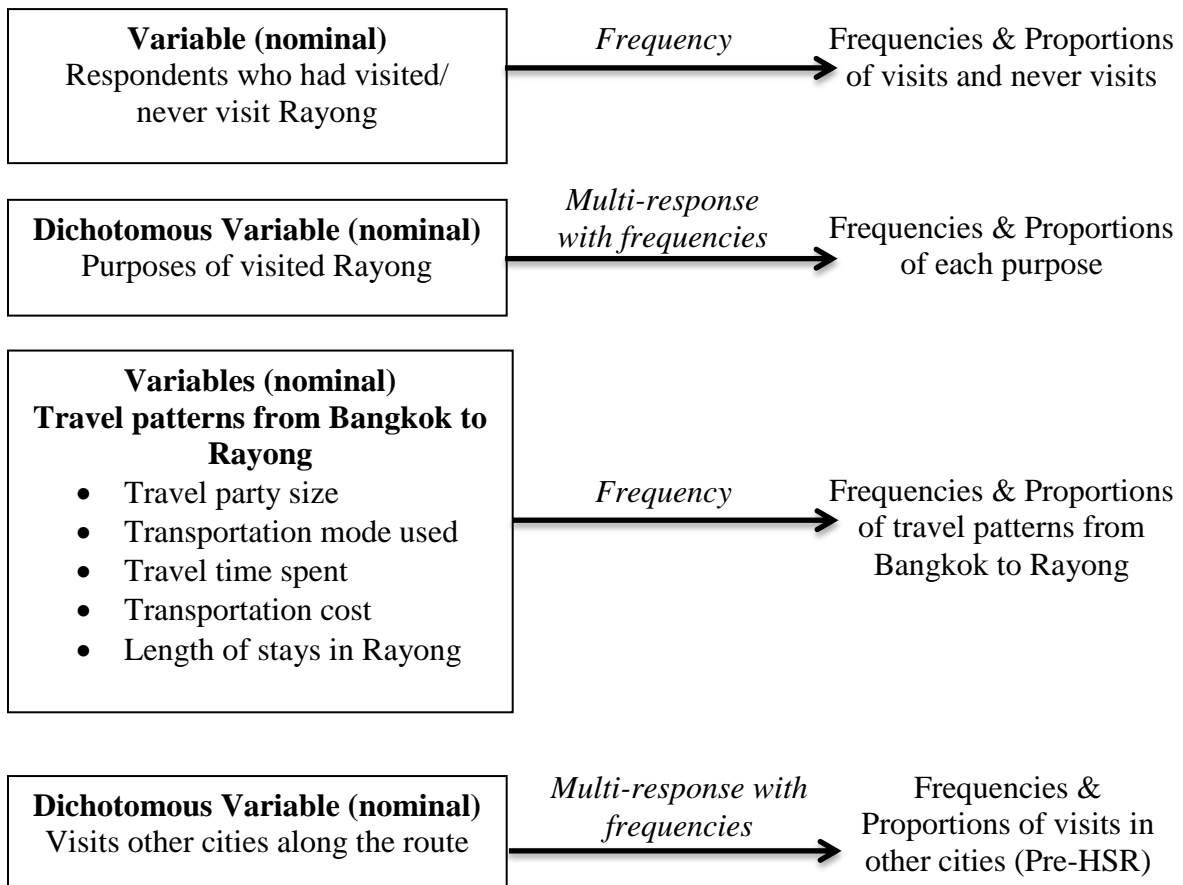
The framework separately presents five parts (1) Profile of respondents, (2) RP: Current travel patterns from Bangkok to Rayong (Pre-HSR), (3) SP: Respondents perceptions of HSR services (Post-HSR), (4) Shifts in travel mode to Rayong and (5) HSR travel time and its impacts on length of stay in Rayong.

Figure 13: Conceptual framework of analysis 1

1) Profile of respondents



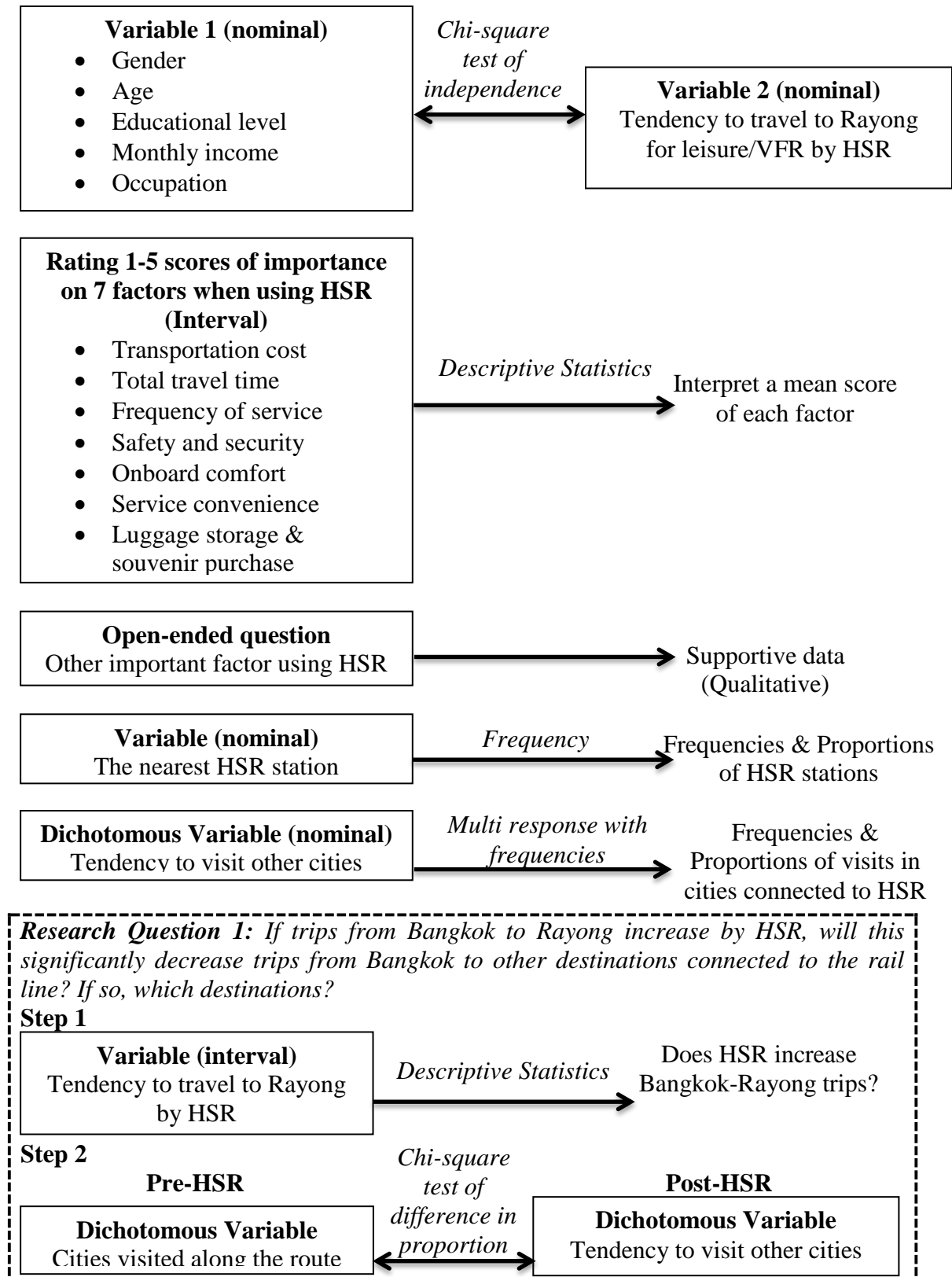
2) RP: Current travel patterns from Bangkok to Rayong (Pre-HSR)



Source: own work.

Figure 14: Conceptual framework of analysis 2

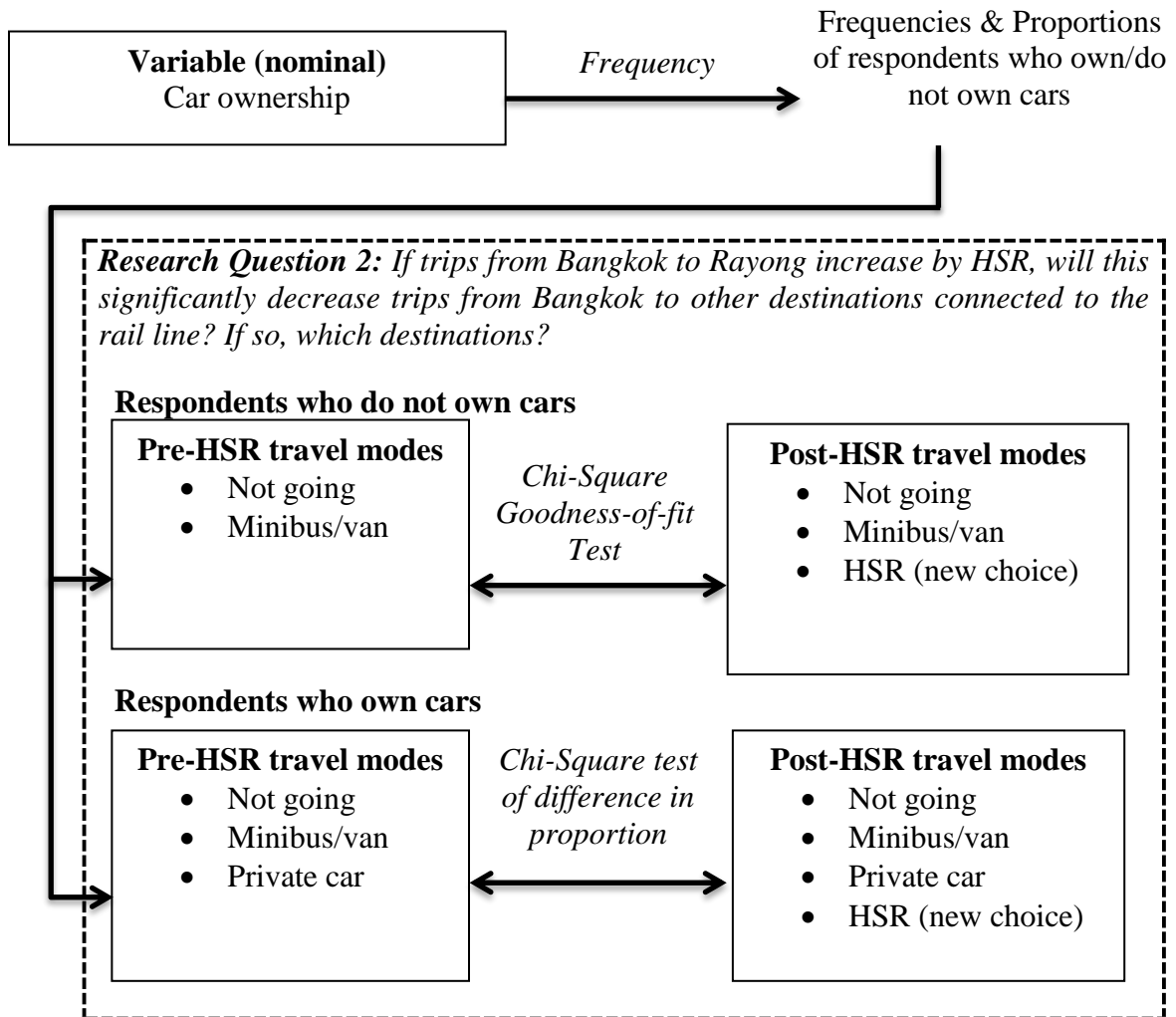
3) SP: Respondents perceptions of HSR services (Post-HSR)



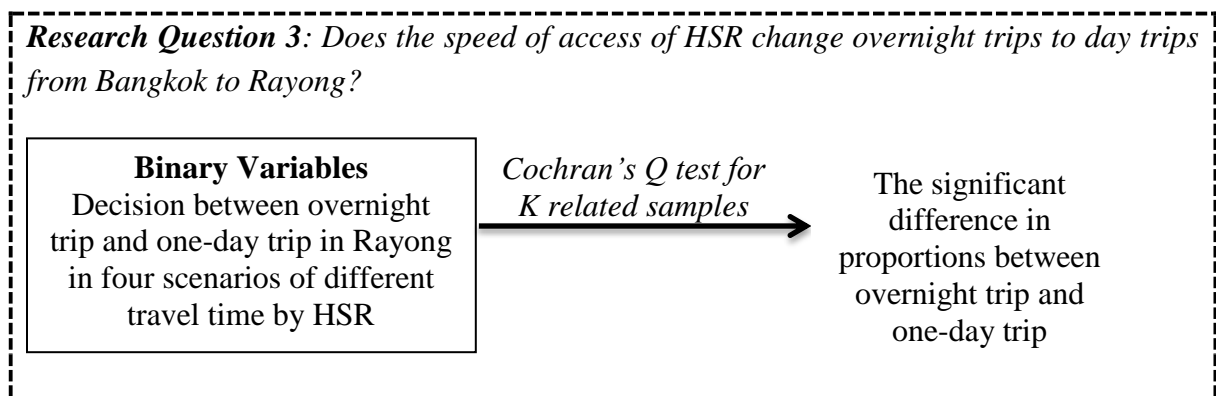
Source: own work.

Figure 15: Conceptual framework of analysis 3

4) Shifts in travel mode to Rayong



5) HSR travel time and its impacts on length of stay in Rayong



Source: own work.

### 3.2.2.4 Statistical techniques

This part briefly describes key statistical techniques applied in the analysis. The descriptive statistics with frequency tables were fundamentally conducted to explore proportions, percentages, and frequencies of the categorical data. Also, a descriptive statistics table revealed minimum and maximum values, mean scores, and standard deviations of interval or parametric data.

Because most of the measurement scales applied in this research were not ratios, the distribution of data was not concerned as a core. Therefore, the nonparametric tests prominently used in the tests were *the Chi-square test* and *Cochran's Q test*.

#### 1) *The Chi-square test*

The Chi-square test developed by Karl Pearson in 1900, also called a distribution-free test, is one of the most useful statistical instruments especially for social science studies (McHugh, 2013; Delucchi, 1993). The test has become pervasively used in examinations that variables are nominal, and applied to the analysis of the significant difference between observed frequency and the expected frequency of nonparametric data.

The application of the Chi-square test requires specific conditions. First of all, data must be randomly chosen. The study groups are independent that samples are from different groups and categorical variables are mutually exclusive. In other words, each subject provides data to only one category and contributes only one cell in the contingency table. Thus, the pretest-posttest design is violated in this test. As previously mentioned, the Chi-square test is used for nominal variables, however, variables can be ordinal data, as well as interval and ratio data collapsed into ordinal categories (McHugh, 2013). In addition, the sample size must be adequate; no more than 20% of cells should have an expected value of lower than five. Otherwise, the Chi-square table is invalid or unreliable. The Chi-square formula is:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

$\chi^2$	=	Chi-square value
$O_i$	=	Observed frequency
$E_i$	=	Expected frequency
$k$	=	Numbers of categories or levels

The use of the Chi-square test can be categorized into two fields: The Chi-square test of goodness-of-fit and the Chi-square test of independence.

- *The Chi-square Test of Goodness-of-fit*: This simple classification, also known as the Pearson's Chi-square distribution, aims to test whether frequency counts in a single

categorical variable are identically distributed as hypothesized. This statistical tool is used to verify the significant difference of distribution between observed counts and expected counts. In this regard, the hypotheses are:

$H_0$ : There is **no** significant difference between categorical variables.

$H_a$ : There is a significant difference between categorical variables.

Additionally, this application does not rely on the normal distribution for interpretation in findings (Singhal & Rana, 2015).

- *The Chi-square Test of Independence*: This test aims to investigate the association between two or more variables in a contingency table. In this case, expected values equal to one or two are acceptable when the sample size is larger than 20 (Camilli & Hopkins, 1978). The null and alternative hypotheses are:

$H_0$ : There is **no** association between variables (independent).

$H_a$ : There is an association between variables (not independent).

## 2) Cochran's Q test

The Q test developed by Cochran (1950) is one of the most useful nonparametric analysis tools in statistics. The test is an extension of McNemar Test (Fienberg, 1981. p. 7) that applies to three or more matched samples ( $k > 2$ ) where dichotomous measurement or binary response occurs only two possibilities, coded as either success (- 1) or failure (- 0).

Regarding the usefulness in binary response with a random distribution, Cochran's Q test is valid in a symmetrical two-way table with the hypotheses:

$H_0$ : There are **no** significant differences between variables/treatments.

$H_a$ : There are significant differences between variables/treatments.

The formula of Cochran's Q test can be illustrated as follows (Vonk, 2011):

$$T = k(k-1) \sum_{j=1}^k \left( X_{\bullet j} - \frac{N}{k} \right)^2 / \sum_{i=1}^b X_{i\bullet} (k - X_{i\bullet})$$

$k$	=	Number of treatments
$X_j$	=	The column total for the j treatment
$b$	=	The number of blocks
$X_i$	=	The row total for the i block
$N$	=	The grand total

## 4 QUESTIONNAIRE DESIGN

The introduction part of the questionnaire provided the purpose of the survey and its instructions. The questionnaire consisted of 20 closed-ended questions and one open-ended question in Thai language, divided into six parts. The questions were displayed in different formats including dichotomous, multiple choice, ranking, and Likert scales. Categorical variables of each question were assessed at different nominal, ordinal, and interval measurement levels. By default, all questions were required-answer marked by an asterisk (\*) to prevent partial and incomplete survey responses. Thus, respondents were unable to submit the form by skipping any questions.

The questionnaire was designed by applying RP and SP techniques. Both approaches have been universally applied to forecast marketing and travel demand (Yang, Choudhury, Akiva & Ben-Akiva, 2009). However, each technique has inherent deficiencies. RP is used to study actual behavior impacts on existing alternatives. Therefore, controlling variables is impossible, and this can lead to measurement errors. On the contrary, SP is used to study theoretical or future circumstances, for instance, building a new light rail line (Upala, Narupiti & Batley, 2007). Thus, variables can be fully controlled in SP technique. However, Morikawa, Ben-Akiva and Yamada (1991) pointed out that responses may be invalid or unreliable due to alteration of data once situations occur. Therefore, both techniques are used to study travel demand in many studies. For example, Morikawa, Ben-Akiva and Yamada (1991) forecasted intercity travel demand, Espino, Román and Ortúzar (2006) studied travel mode choice behavior of suburban trips in the Grand Canary Island, and Upala (2010) evaluated the performance of public transport in Bangkok as bus and minivan.

### 4.1 A Questionnaire Pre-testing

A questionnaire pre-testing is necessary to reduce respondent error, difficulty and misinterpretation in a survey questionnaire. This examination assists researchers to evaluate if a survey will be an appropriately valid and reliable tool (Converse & Presser, 1986). To assure the validity and reliability of the questionnaire, I conducted both *declared* and *undeclared methods* in the questionnaire pre-testing, as suggested by Babonea and Voicu (2011).

#### 4.1.1 Declared method

Five participants, selected by a convenient sampling method, were informed that they were participating in the questionnaire pre-test. They completed a drafted questionnaire and gave feedback relevant to wording, sequence, and design. According to the participants, some questions were too complex and double-barreled, and some choices were missing, for instance, a choice for those who have never visited Rayong for a leisure purpose. As a



result, the questionnaire was initially amended. To receive an assessment from those who will be directly affected by the findings in the study topic, face validity should be conducted (Salkind, 2010). Besides, face validity usually involves experts' agreement whether a questionnaire is a valid measure (Sangoseni, Hellman, & Hill, 2013). Because the information of the new HSR is still changeable and not concretely disclosed, public respondents might lack of understanding in HSR characteristics. Consequently, I asked three experts from logistics and transport, and management fields to participate in this questionnaire pre-testing for validity assessment.

Although the face validity test is widely applied in developing countries (Sangoseni, Hellman, & Hill, 2013), it is considered casual and soft (Engel & Schutt, 2009). I acknowledged disadvantage of this measurement, likewise to content validity, is subjective. However, the test was conducted due to limited time, cost, and access to the data relevant to HSR.

#### 4.1.2 Undeclared method

Perneger, Courvoisier, Hudelson, and Gayet-Ageron (2014) suggested having a minimum of 30 samples for a pre-test. Otherwise, a small group of participants might not pinpoint common problems. Therefore, the second drafted questionnaire was distributed to 30 respondents by a convenience sampling method. In contrast to the first step, this undeclared method did not inform respondents that they were involving in a pre-test. An individual post-interview was conducted afterwards for opinions with short questions (Babonea & Voicu, 2011) for example, "Was it difficult to complete a questionnaire?" and "How long did you spend to fill in a questionnaire?"

The feedback revealed a major problem which was overload information in Question 15 - travel mode choice models and Question 16 - HSR travel time and its impacts on length of stay in Rayong. Consequently, I revised the sentences with informal language, shortened words, and inserted images in the questions for ease of understanding.

The final questionnaire had six sections. The first section aimed to ensure that all respondents were qualified and met the requirements to answer the subsequent questions. After filtering respondents, the second section gathered their current travel patterns and characteristics from Bangkok to Rayong. In the third section, information of the new HSR eastern link was provided to respondents, aiming to evaluate their tendency to ride HSR to Rayong. Also, HSR was proposed as a new alternative mode in the fourth and fifth sections. In this part, respondents were asked to select a preferred transportation mode and length of stay for their anticipated trips to Rayong. In addition, the last section collected their personal data that were kept confidential.

## 4.2 Filter Questions

The first part consists of filter questions, aiming to ensure that all respondents live in Bangkok. Responses were gathered from various Facebook group pages, however, yet not every member in the groups actually lives in Bangkok and they might fill out this form. To exclude invalid responses, the first question asking living area in Bangkok provided a choice *other (please specify.....)* to respondents for locating their actual address (Figure 16). Thus, respondents who specified address locating outside Bangkok were excluded in this study.

Figure 16: Online questionnaire in Google Forms

**แบบสอบถาม: ผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อการเที่ยวค้างคืนที่ จ.ระยอง**

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัย 'ผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อการเที่ยวค้างคืนที่ จ.ระยอง' ของนักศึกษาปริญญาโทด้านการจัดการการท่องเที่ยว Erasmus Mundus European Master in Tourism Management (EMTM) โดยความร่วมมือของ 3 มหาวิทยาลัย University of Southern Denmark ประเทศเดนมาร์ก University of Ljubljana ประเทศสโลวีเนีย และ University of Girona ประเทศสเปน

แบบสอบถามมีทั้งหมด 21 คำถาม โดยข้อมูลส่วนตัวของท่านจะถูกเก็บเป็นความลับและไม่ประโยชน์เชิงวิชาการเท่านั้น ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือ หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อ ททอธร โทร.082-5972720 Email: boonbhorn@gmail.com

**1. Where do you live in Bangkok?**

1. ท่านอาศัยอยู่ในฝั่งใดของกรุงเทพฯ? \*

**Phranakorn area (District names,.....)**

ฝั่งพระนคร - (คลองเตย/คลองสามวา/คันนายาว/จตุจักร/ดอนเมือง/ดินแดง/ดุสิต/บางกระบือ/บางเขน/บางคอแหลม/บางซื่อ/บางน...

**Thonburi area (District names,.....)**

ฝั่งธนบุรี - (ธนบุรี/บางกอกใหญ่/คลองสาน/ตลิ่งชัน/บางกอกน้อย/บางขุนเทียน/ภาษีเจริญ/หนองแขม/ราษฎร์บูรณะ/บางพลัด/จ...

Other ... **Other (specify.....)**

**2. ท่านเคยไป จ.ระยอง หรือไม่? \***

เคย

ไม่เคย

Source: own work.

Respondents were asked their purpose and time of visit to Rayong. This categorized respondents into two groups, people who had visited Rayong for tourism and leisure or VFR, and people who have not (Figure 17).

Figure 17: Filter questions 1–4

<p><b>1. Which area do you live in Bangkok?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Phra Nakon bank (East)</p> <p><input type="checkbox"/> Thonburi bank (West)</p> <p><input type="checkbox"/> Other (please specify: _____)</p> <p><b>2. Have you ever traveled from Bangkok to Rayong?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No (Skip to Question 11)</p> <p><b>3. Why did you visit Rayong? (Can choose more than one answer)</b></p> <p><input type="checkbox"/> Tourism/Leisure</p> <p><input type="checkbox"/> Visiting friends or relatives</p> <p><input type="checkbox"/> Business/Work</p> <p><input type="checkbox"/> Study/Education</p> <p><input type="checkbox"/> Other (please specify: _____)</p> <p><b>4. When was your recent visit to Rayong for leisure or visiting friends/relatives?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Never visit Rayong for tourism/leisure or visiting friends/relatives (Skip to Question 11)</p> <p><input type="checkbox"/> In this recent 1-2 years</p> <p><input type="checkbox"/> 3-4 years ago</p> <p><input type="checkbox"/> 5-6 years ago</p> <p><input type="checkbox"/> More than 6 years ago</p>
---

Source: own work.

#### 4.3 RP: Current Travel Patterns from Bangkok to Rayong (Pre-HSR)

To investigate changes in travel behavior patterns between before and after HSR operations, questions in the second part were developed based on the RP approach, whereas SP basis was applied in the third and fourth parts. Questions in the second part determined the current travel patterns of a leisure or VFR trip from Bangkok to Rayong in a situation without HSR (Pre-HSR). To obtain the most up-to-date data, respondents were asked to provide information about their most recent trip from Bangkok to Rayong for leisure or VFR. The questions were relevant to transportation mode used (Figure 19), travel time spent (Figure 20), total transport cost (Figure 21), and visits in other cities along the route (Figure 23). Furthermore, questions regarding the size of the travel party (Figure 18) and length of stay (Figure 22) were included as these relate to tourism expenditure (Thrane & Fastad, 2011).

Figure 18: Question 5–Current travel patterns (travel party size)

**Please recall your recent trip from Bangkok to Rayong for *tourism/leisure or visiting friends/relatives (non-business purpose)*, and answer these following questions.**

**5. How many people (including yourself) did you travel to Rayong with?**

- 1 (only myself)     4 persons     7 persons  
 2 persons     5 persons     8 persons  
 3 persons     6 persons     9 persons  
 More than 10 persons

Source: own work.

As previously mentioned, none of Thai tourists traveled to Rayong by air or existing rail modes. Therefore, in this case, only private car and public bus modes (including minibus or van) were travel mode choices in Question 6 (Figure 19). In addition, respondents could specify other transportation modes if they did not travel by the provided choices.

Figure 19: Question 6–Current travel patterns (transportation mode)

**6. How did you travel from Bangkok to Rayong?**

- Private car  
 Public bus/minibus (van)  
 Other (Please specify:\_\_\_\_\_)

Source: own work.

Question 7 offered six choices of different travel time from Bangkok to Rayong (Figure 20). According to personal communication with Rayong Tour (April 2, 2018), passengers should arrive at a bus terminal half an hour before departure time. Thus, the time scale interval in the choices was set to 30 minutes.

In general, traveling by public bus on this route takes approximately three up to five hours, excluding waiting time at a bus station (Social Plus System, n.d.). In comparison, using a private car can spend less than 3 hours. This can be concluded that travel time from Bangkok to Rayong can be less than three hours to more than five hours. In this case, respondents were informed that they must include waiting time at every connecting mode for an answer.

Figure 20: Question 7–Current travel patterns (travel time)

<p><b>7. How long did you travel from Bangkok to a final destination/accommodation in Rayong? (Please include waiting time at every connecting mode if you travel by public transportation)</b></p> <p><input type="checkbox"/> Less than 3 hrs            <input type="checkbox"/> 4 hrs            <input type="checkbox"/> 5 hrs</p> <p><input type="checkbox"/> 3 hrs                      <input type="checkbox"/> 4 hrs 30 mins            <input type="checkbox"/> More than 5 hrs</p> <p><input type="checkbox"/> 3 hrs 30 mins</p>
---

Source: own work.

Regarding transportation, travelers possibly are given a ride with no transportation cost. Therefore, in this case, choices of transportation cost in Question 8 (Figure 21) varied from less than 100 Baht to more than 500 Baht per trip per person. Bearing this in mind, respondents were reminded to include additional costs such as fuel cost, toll fee, car rental fee and other expenses in every connecting transportation mode.

Figure 21: Question 8–Current travel patterns (transportation cost)

<p><b>8. How much did you spend on transportation from Bangkok to Rayong?</b></p> <p><i>* Those who used a private car please consider <u>fuel cost, toll fee and rental fee (if rent a car)</u>.</i></p> <p><i>* Those who used public transportation, please <u>consider fares at every connecting transportation mode</u></i></p> <p><input type="checkbox"/> Less than 100 Baht/trip/person                      <input type="checkbox"/> 301-400 Baht/trip/person</p> <p><input type="checkbox"/> 101-200 Bath/trip/person                              <input type="checkbox"/> 401-500 Baht/trip/person</p> <p><input type="checkbox"/> 201-300 Baht/trip/person                              <input type="checkbox"/> More than 500 Baht/trip/person</p>
--

Source: own work.

As Rayong is a destination for short-haul markets; therefore, the choices of length of stay in the destination were *one-day trip, stay one night, stay two nights, and stay more than two nights* (Figure 22). Besides, the RP data from this question were analyzed with the SP data from Question 16, aiming to seek a difference in making a decision to stay overnight in Rayong between before and after HSR operation.

Figure 22: Question 9–Current travel patterns (length of stay in Rayong)

<p><b>9. How long did you stay overnight at Rayong?</b></p> <p><input type="checkbox"/> No (One-day trip)</p> <p><input type="checkbox"/> Stayed 1 night</p> <p><input type="checkbox"/> Stayed 2 nights</p> <p><input type="checkbox"/> Stayed more than two nights</p>
--

Source: own work.

Question 10 aimed to collect the number of people stopping in other cities during their recent trips from Bangkok to Rayong (Figure 23). The multiple choices were four cities, Chachoengsao, Chon Buri Municipality, Si Racha and Pattaya, where the HSR stations will be constructed. Respondents who had not stopped in the four cities were able to select *I did not visit other cities*. To investigate whether HSR significantly increases or decreases visits in the aforementioned cities, the data from this question were statistically compared with the number of visits after the HSR operation (Question 14).

*Figure 23: Question 10–Current travel patterns (stopping by other cities)*

<p><b>10. Did you visit other cities along the route? (Can choose more than one answer)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> I visited Chachoengsao</li><li><input type="checkbox"/> I visited Chon Buri Municipality</li><li><input type="checkbox"/> I visited Si Racha</li><li><input type="checkbox"/> I visited Pattaya</li><li><input type="checkbox"/> I did not visit other cities</li></ul>
--

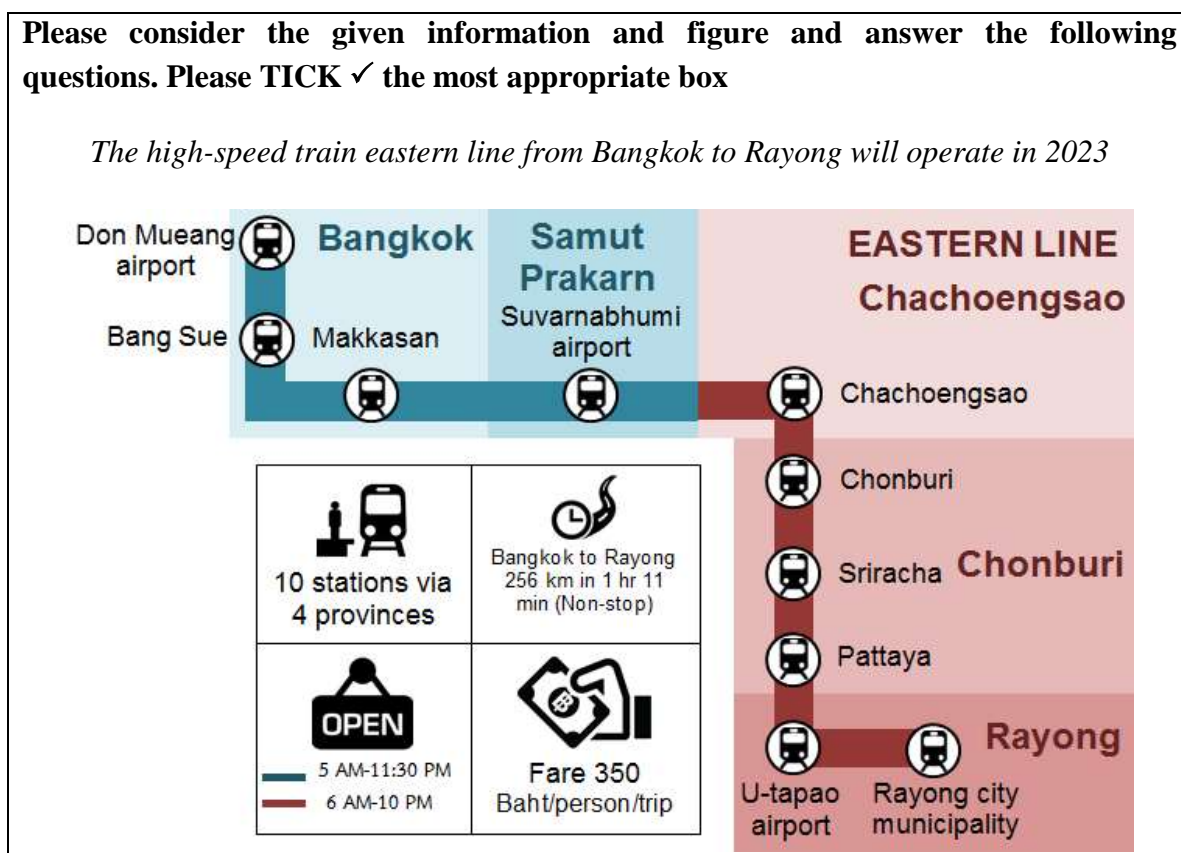
*Source: own work.*

**4.4 SP: Respondent Perceptions of HSR Services (Post–HSR)**

This part applied SP approach that information about the new HSR were presented in short descriptions and images for ease of understanding, suggested by Bovy and Bradly (1985). At the beginning of the section, respondents were given a map of HSR Bangkok–Rayong rail line including its service information such as travel speed and time, fare rate, the locations of terminals and operating hours (Figure 24).

According to the HSR development plan, the HSR Bangkok–Rayong route will comprise two rail lines. The Bangkok city line from Don Mueang Airport to Suvarnabhumi Airport will operate during 5 AM–11:30 PM. The intercity line from Chachoengsao to Rayong will operate during 6 AM–10 PM (EECO, 2018b). A 71-minute total travel time from Bangkok to Rayong will cover 256 km and the fare will be a maximum of 350 Baht for a one-way ticket (Ministry of Transport & Ministry of Finance, n.d.).

Figure 24: Information of the incoming HSR eastern line



Source: own work.

After respondents read the HSR information as above, they were asked with four questions about their perceptions of using HSR for anticipated trips to Rayong.

Question 11 was designed to identify whether HSR increases leisure or VFR trips from Bangkok to Rayong. Respondents were asked to rate their tendency to visit Rayong using HSR. Weijters, Cabooter, and Schillewaert (2010) suggested that a 5-point scale is suitable for respondents who are general public while a 7-point scale is recommended for student respondents. Consequently, a five-point scale was applied in this question, where 1 = not at all, 2 = not really, 3 = undecided, 4 = somewhat, and 5 = very much (Figure 25).

Figure 25: Question 11–Tendency to use HSR to Rayong for tourism/leisure or VFR

**11. If the direct high-speed train Bangkok–Rayong operates, would you like more to use it to Rayong for tourism/leisure or visiting friends/relatives?**

1                       2                       3                       4                       5

Not at all                      Not really                      Undecided                      Somewhat                      Very much

Source: own work.

Question 12 investigated the importance of factors in selecting HSR to travel to Rayong for a non-business purpose (Figure 26). According to Ekkarat (2014), his six factors of measuring passengers’ expectation were applied in this question. The factors were *travel cost, total travel time, frequency of service, safety and security, onboard comfort, and service convenience*. In addition, the seventh factor, *luggage storage and souvenir purchase*, were included according to TAT’s advice (TAT Rayong, personal communication, February 27, 2018).

Similar to Question 11, the assessment in question 12 applied the 1-5 Likert scale where the respondents were asked to rate the importance level of each factor. According to Brown (2010), the scales range from 1 (*not important*) to 5 (*extremely important*).

Figure 26: Question 12–Important factors in selecting HSR

<b>12. How important to you are the following factors in selecting a high-speed train to travel to Rayong for tourism and leisure or VFR? (Please rank your importance from 1–5 by putting a ✓ in the box)</b>					
Factors	Not important 1	Slightly important 2	Moderately important 3	Very important 4	Extremely important 5
Transportation cost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Total travel time	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service frequency	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Safety and security	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Onboard comfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service convenience	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luggage storage & Souvenir purchase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Source: own work.

In addition, Question 12 included an open-ended subquestion asking respondents if they were concerned about other factors when using HSR to Rayong (Figure 27).

Figure 27: Question 12 (Subquestion)–Other important factors in selecting HSR

<p><b>12-subquestion. Do you have other important factor in selecting HSR as a travel mode to Rayong for tourism and leisure or visiting friends/relatives?</b></p> <p><input type="checkbox"/> No</p> <p><input type="checkbox"/> Yes (Please specify: _____)</p>
--

Source: own work.



In accordance with Figure 28, Question 13 asked respondents to select the most convenient or nearest HSR station to their accommodation.

*Figure 28: Question 13–The most convenient or nearest HSR station*

**13. If you decided to travel by high-speed train from Bangkok to Rayong for tourism/leisure or VFR (non-business purpose), which station in Bangkok and suburban area do you tend to catch the train?**

- Don Mueang Airport Station
- Bang Sue Station
- Makkasan Station
- Suvarnabhumi Airport Station

*Source: own work.*

As previously mentioned, Question 14 aligned with Question 10 aiming to collect RP data and SP data for hypothesis testing of the first research question: how cities connected to the rail line will lose or gain visits after the operation of HSR Rayong route. In this question, respondents were given a scenario of future trips to Rayong using HSR and asked the preferences of stopping by other cities along the route (Figure 29).

*Figure 29: Question 14–Tendency to stop by other cities connected to HSR rail line*

**14. If you decided to use high-speed train traveling to Rayong for tourism/leisure or VFR (non-business purpose), do you tend to visit other destinations along the route? Please consider travel cost and time spent will increase at each stop. (You can choose more than one answer)**

- I will visit Chachoengsao
- I will visit Chon Buri Municipality
- I will visit Si Racha
- I will visit Pattaya
- I will not visit other cities

*Source: own work.*

#### **4.5 Shifts in Travel Mode to Rayong**

First of all, Question 15 (Figure 30) categorized respondents into two groups, people who own cars and those who do not.

Figure 30: Question 15–Car ownership

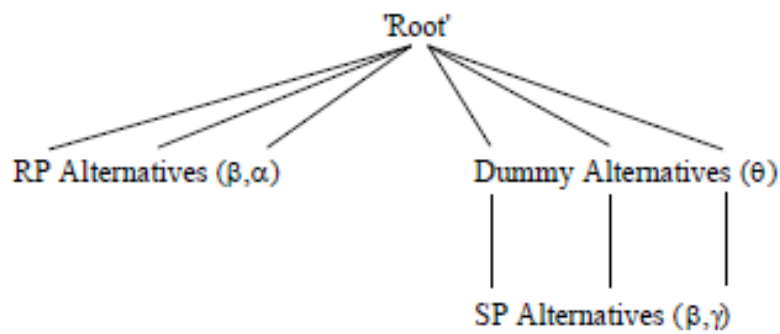
**15. Do you have a car?**

- No (Please answer Question 15-A1 & Question 15-A2)
- Yes (Please answer Question 15-B1 & Question 15-B2)

Source: own work.

To investigate impacts of HSR on shifts in travel mode to Rayong, I adopted the logit choice model by Bradley and Daly (1991). Figure 31 shows the tree structure of RP and SP alternative transportation modes. The RP alternatives are the current transportation modes whereas the SP alternatives, created as dummies, are future transportation modes that might not be available yet.

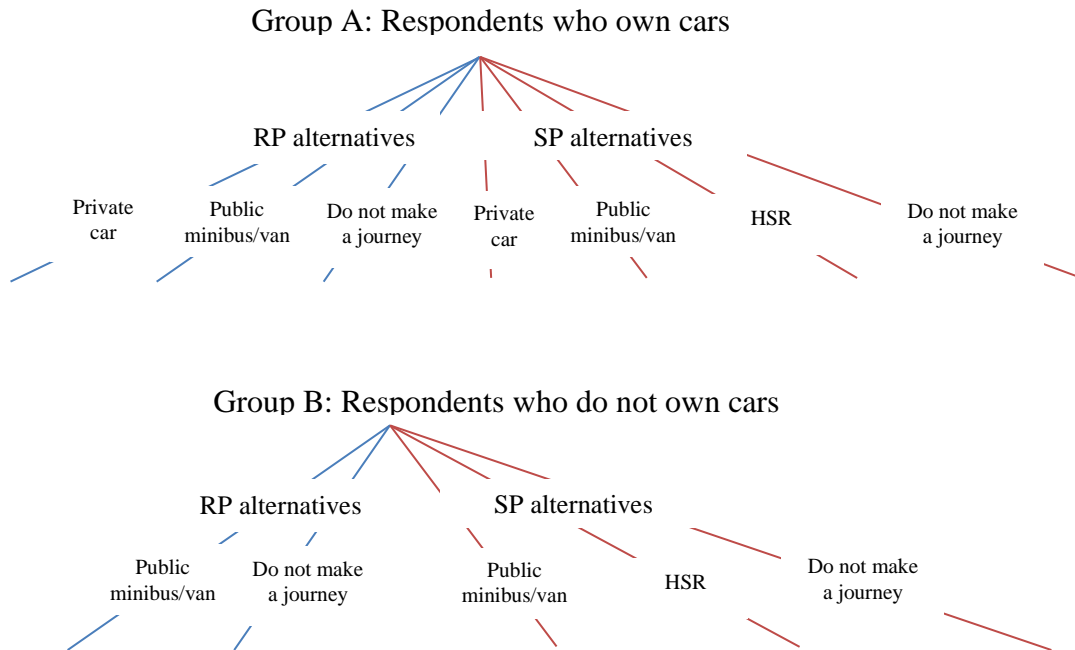
Figure 31: Artificial tree structure for joint estimation



Source: Bradley and Daly (1991).

Figure 32 illustrates the application of the tree structure model in this study. Both groups of respondents who own cars and who do not were asked to choose a transportation mode to Rayong in two scenarios, a current situation without an HSR (Pre-HSR) and a situation whereby HSR functions as a new alternative transportation mode (Post-HSR). Subsequently, each group participated in a different travel mode choice model. Concerning reality, only possible transportation modes were given to a group differently. For example, a private car choice mode was not appeared to respondents who do not own cars (Figure 34). Furthermore, respondents were able to choose *Do not make a journey* if they were not satisfied with any choices or do not have attention to travel to the destination (Burge, Kim, & Rohr, 2011).

Figure 32: Application of the travel mode tree structure



Source: Adapted from Bradley and Daly (1991).

To develop the travel mode choice models, I modified the aforementioned travel mode tree structure with the SP choice experiments for HSR in Great Britain by Burge, Kim, and Rohr (2011). Their study asked the participants to choose a travel mode in two scenarios. The first scenario offered participants the choices between private cars and public buses while the second scenario proposed HSR as a new alternative.

This study adopted their model where public buses, in this case, refer to minibuses or vans because buses were replaced by these two vehicle types (Rayong Tour, personal communication, April 2, 2018) as shown in Figure 33. Bearing this in mind, this research considers only direct buses from Bangkok to Rayong. Thus, non-direct buses, although their routes overlap the Bangkok-Rayong route, were not taken into account.

Figure 33: Public minibus/van in Bangkok-Rayong route



Source: [www.Busonlineticket.co.th](http://www.Busonlineticket.co.th) (2018).

The attributes of each transportation mode presented in the travel mode choice models were *total travel time*, *service frequency*, *operating time*, and *estimated travel cost*. With this in mind, traffic congestion, connecting travel mode costs, and toll fees were excluded from this study. Besides, some variables of travel mode such as interchanges, crowding, and service reliability were not considered due to the lack of formal and precise information of the incoming HSR.

In addition, the service information in the models (Figure 34 and Figure 35) was synthesized from various sources such as available online materials and phone inquiries.

Figure 34: Question 15-A1 & 15-A2–Travel modes for respondents who do not own cars

**15-A1. If public minibus/van was the only direct transport mode from Bangkok to Rayong, then would you like to use this mode to go to Rayong for tourism and leisure or visiting friends/relatives?**

1
2

	Public minibus/van	Do NOT make journey
- Time to get to a bus terminal - Waiting time at a terminal - Time spent in a bus - Transfer time from a terminal to a final destination in Rayong	40 mins 30 mins 180 mins 30 mins	
<b>Total travel time/trip</b>	<b>4 hrs 40 mins/trip</b>	-
<b>Service frequency</b>	<b>Every hour</b>	
<b>Operating time</b>	<b>5:40 AM – 8:30 PM (Depart from Ekkamai station)</b>	
<b>Travel cost/trip</b> <i>(without connecting mode fares)</i>	<b>162 Baht/trip</b>	
<b>Which would you choose?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**15-A2. If HSR was a new choice, then what would you choose?**

1
2
3

	Public bus minibus/van	HSR	Do NOT make journey
- Time to get to a terminal - Waiting time at a terminal - Time spent in a vehicle - Transfer time from a terminal to a final destination in Rayong	40 mins 30 mins 180 mins 30 mins	40 mins 30 mins 71 mins 30 mins	
<b>Total travel time/trip</b>	<b>4 hrs 40 mins</b>	<b>2 hrs 51 mins</b>	-
<b>Service frequency</b>	<b>Every hour</b>	<b>Every hour</b>	
<b>Operating time</b>	<b>5:40 AM – 8:30 PM (Depart from Ekkamai)</b>	<b>5 AM-11:30 PM</b>	
<b>Travel cost/trip</b> <i>(without connecting mode fares)</i>	<b>162 Baht/trip</b>	<b>350 Baht/trip</b>	
<b>Which would you choose?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Source: own work.

Figure 35: Question 15-B1 & 15-B2–Travel modes for respondents who own cars

<b>15-B1. Which transport mode would you like to travel to Rayong for tourism and leisure or visiting friends/relatives?</b>			
	1	2	3
	Private car	Public minibus/van	Do NOT make journey
- Time to get to a terminal - Waiting time at a terminal - Time spent in a vehicle - Transfer time from a terminal to a final destination in Rayong	120-180 mins	40 mins 30 mins 180 mins 30 mins	
<b>Total travel time/trip</b>	2 hrs 30 mins – 3 hrs	4 hrs 40 mins	-
<b>Service frequency</b>	Flexible	Every hour	
<b>Operating time</b>		5:40 AM – 8:30 PM (from Ekkamai)	
<b>Travel cost/trip</b> <i>(without tolls/connecting mode fares)</i>	278-587 Baht/trip/car	162 Baht/trip/person	
<b>Which would you choose?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<b>15-B2. If HSR was a new choice, then what would you choose?</b>				
	1	2	3	4
	Private car	Public minibus/van	HSR	Do NOT make journey
- Time to get to a terminal - Waiting time at a terminal - Time spent in a vehicle - Transfer time from a terminal to a final destination in Rayong	120-180 mins	40 mins 30 mins 180 mins 30 mins	40 mins 30 mins 71 mins 30 mins	
<b>Total travel time/trip</b>	2 hrs 30 mins – 3 hrs	4 hrs 40 mins	2 hrs 51 mins	-
<b>Service frequency</b>	Flexible	Every hour	Every hour	
<b>Operating time</b>		5:40 AM – 8:30 PM (from Ekkamai)	5 AM-11.30 PM	
<b>Travel cost/trip</b> <i>(without tolls/connecting mode fares)</i>	278-587 Baht/trip/car	162 Baht/trip/person	350 Baht/trip/person	
<b>Which would you choose?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Source: own work.

## Explanation of transportation mode attributes

### 1) *Total travel time per one-way trip*

A total travel time from Bangkok to Rayong (one-way) comprised time to get to a terminal, waiting time at a terminal, time spent in a vehicle, and transfer time from the last terminal to a final destination.

#### – *Time to get to a terminal*

Phuttaraporn (2005) discovered that most of the people in Bangkok used public bus to access the Bangkok Mass Transit System (BTS) Skytrain station with an average travel time at 43 minutes, covering 8.64 km. Because HSR has not yet operated in Thailand, 40 minutes was determined as the estimated travel time from accommodation to bus or HSR terminals as shown in the models.

#### – *Waiting time at a terminal*

According to a short phone call with a carrier operating on Bangkok–Rayong route this route (Rayong Tour, personal communication, April 2, 2018), the company informed that passengers should arrive at a bus terminal 30 minutes before departure. Likewise, Isono (2018) assumed that transfer time of hourly HSR including ticketing and security checks at an HSR station is 30 minutes. Accordingly, waiting time at a terminal for both public minibus/van and HSR modes was determined at half an hour.

#### – *Time spent in a vehicle*

The estimated travel time differs upon modes of transportation. Private car is the current fastest mode offering 120–180 minutes from Bangkok to Rayong in (TAT, 2012; TAT Rayong, personal communication, February 27, 2018) while public minibus/van mode takes approximately 180 minutes (Rayong Tour, personal communication, April 2, 2018). Besides, the incoming HSR will offer a 71-minute non-stop single trip from Don Mueang Airport to Rayong (Ministry of Transport & Ministry of Finance, n.d.).

#### – *Transfer time between the last terminal to a final destination in Rayong*

Samed Island is the most popular destination of Rayong. Tourists can take ferries from Ban Phe Pier which is far from the Rayong City Center 25–30 minutes by driving, covering 21 km (Google Maps, 2018b). Thus, a 30-minute waiting time at a terminal was proposed for both minibus/van and HSR choices.

## 2) *Service frequency*

Regarding Rayong Tour (personal communication, 2018, April 8), buses depart every hour (or earlier if full). Likewise, the non-stop HSR will operate hourly from Bangkok to Rayong (Ministry of Transport & Ministry of Finance, n.d.). Apart from public transportation, a private car mode is more flexible due to a driver's arbitrary.

## 3) *Operating time*

Because a private car mode provides flexibility, it was shown in the models without operating time. The operating time of public minibuses/vans was 5:40 AM–8:30 PM (Rayong Tour, personal communication, April 2, 2018), and HSR was 5:00 AM–11:30 PM (Ministry of Transport & Ministry of Finance, n.d.).

## 4) *Travel cost/trip*

The estimated transportation costs in the models were retrieved from various sources. A public minibus/van mode offers the cheapest one-way ticket 162 Baht per person (www.busticket.in.th, 2018). The HSR fare is expected to be a maximum of 350 Baht per person (Ministry of Transport & Ministry of Finance, n.d.). In the case of a private car mode, the estimate fuel cost was calculated based on the formula developed by the Uttaradit Rajabhat University (URU), Thailand (n.d.). Furthermore, the fuel cost calculation was divided into two prices according to the types of fuel that mainly used by private cars in Thailand, gasoline and liquefied petroleum gas (LPG) (Petroleum Authority of Thailand, 2018),

$$\text{Fuel cost (Baht/single trip)} = \frac{\text{Distance} \times \text{Fuel price}}{\text{Vehicle fuel consumption km/liter}}$$

- Distance from Bangkok to Rayong is 179 km (URU, n.d.).
- Car fuel consumption rate (Gasoline 95) is 11 km/liter (URU, n.d.).
- Car fuel consumption rate (LPG) is 10 km/liter (Gasthai, 2005)
- Gasoline 95 price is 36.06 Baht/liter (Petroleum Authority of Thailand, May 2, 2018)

$$1) \text{ Cars using gasoline} = \frac{179 \times 36.06}{11 \text{ km/liter}} = 587 \text{ Baht/single trip}$$

$$2) \text{ Cars using LPG gas} = \frac{179 \times 13.06}{10 \text{ km/liter}} = 278 \text{ Baht/single trip}$$

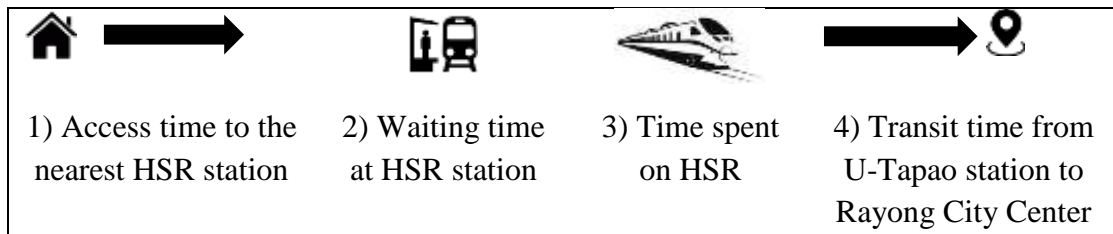
The calculation resulted that driving from Bangkok to Rayong by a gasoline engine costs 587 Baht while LPG engine costs 278 Baht. Consequently, a range of fuel costs presented in the models was 278–587 Baht per single trip.



#### 4.6 Impacts of HSR Travel Time on Length of Stay in Rayong

In consequence of the third research question, this part investigated if shorter travel time by HSR changes overnight trips to day trips at Rayong. To do so, I applied SP approach by creating four hypothetical scenarios with different total travel time from Bangkok to Rayong by HSR (Figure 36). The total travel time, in this case, consisted of four components: 1) Access time to the nearest HSR station 2) Waiting time at HSR station 3) Time spent on HSR and 4) Transit time from the U-Tapao station to Rayong City Center. To explain more, passengers begin their trips from accommodation to the nearest or the most convenient HSR station. They wait for departure at an HSR terminal, then get on the train and spend their time in the carriage. Finally, passengers spend transit time from U-Tapao, the last HSR station, to Rayong City Center.

Figure 36: The development of HSR travel time scenario model



Source: own work.

##### 1) Access time to the nearest HSR station

Access time to HSR stations relies on various factors such as traffic and transit modes. The speed of access time to HSR station, thus, is determined as a variable because it affects the total travel time. Phuttaraporn (2005) discovered that most commuters in Bangkok accessed the BTS sky train by walking within 8.24 minutes and public buses within 42.64 minutes. These records were therefore applied in the scenarios that a range of the access time to the nearest HSR station was between 10 and 40 minutes, presented as 10, 20, 30, and 40 minutes (Figure 37).

##### 2) Waiting time at HSR station

Similar to the previous section, the waiting time at an HSR terminal was determined as 30 minutes based on the assumption of transfer time at an HSR station in Thailand by Isono (2018).

##### 3) Time spent on HSR

A 71-minute onboard time on HSR was from the railway development policy by Ministry of Transport & Ministry of Finance (n.d.).

4) Transit time from U-Tapao station to Rayong City Center

The aforementioned 30-minute transit time in the prior section was also employed in this part as a travel time from the last station, U-Tapao, to a final destination in Rayong City Center.

The four scenarios presented different total travel time, 4 hours 41 minutes, 5 hours 1 minute, 5 hours 21 minutes, and 5 hours 41 minutes. Respondents were asked to select whether to spend a night in Rayong if travel time was increased. In the end, the results from this assessment will be analyzed with the RP data of the length of stay from Question 8 and the record of length of stay by the Ministry of Tourism and Sports (2016).

Figure 37: Question 16–HSR travel time scenarios (Bangkok–Rayong)

**16. Imagine you are going to Rayong by HSR for leisure or visiting friends/relatives. You possibly reach a station within different time, 10, 20, 30, and 40 minutes; therefore, your total travel time will be different in four scenarios. In each scenario, please make a decision whether your Rayong trip will be one-day trip or overnight trip.**

**HSR Operating Time: Bangkok City Line: 5 AM-11:30 PM  
Eastern Line: 6 AM-10 PM**

Scenarios	BANGKOK			ON-BOARD	RAYONG	Travel time (single-trip)	Total travel time (round-trip)	Your trip from Bangkok to Rayong will be....
	Home	Travel time to the nearest station <sup>1</sup>	Waiting time at HSR station <sup>2</sup>	Time spent on HSR <sup>3</sup>	Transit time from U-Tapao station to a final destination in Rayong <sup>4</sup>			
1		10 mins	30 mins	71 mins	30 mins	2 hrs 21 mins	<b>4 hrs 41 mins</b>	<input type="checkbox"/> Overnight trip <input type="checkbox"/> One-day trip
2		20 mins	30 mins	71 mins	30 mins	2 hrs 31mins	<b>5 hrs 1 min</b>	<input type="checkbox"/> Overnight trip <input type="checkbox"/> One-day trip
3		30 mins	30 mins	71 mins	30 mins	2 hrs 41 mins	<b>5 hrs 21 mins</b>	<input type="checkbox"/> Overnight trip <input type="checkbox"/> One-day trip
4		40 mins	30 mins	71 mins	30 mins	2 hrs 51 mins	<b>5 hrs 41 mins</b>	<input type="checkbox"/> Overnight trip <input type="checkbox"/> One-day trip

Source: own work.

#### 4.7 Profile of Respondents

The final section aimed to investigate if background characteristics of respondents influence their tendency to use HSR for anticipated trips to Rayong. To do so, five closed questions collected demographic and socio-economic data which were genders, ages, education levels, monthly incomes, and occupations.

Question 17 classified respondents into two groups: male and female (Figure 38).

*Figure 38: Question 17–Gender of respondents*

<b>17. What is your gender?</b> <input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female
--

*Source: own work.*

The questionnaire targeted respondents who aged from 15 years old because it is the minimum age for work in Thailand (Thai National Bureau of Statistics, 2017). Consequently, the choices of age ranges in Question 18 were 15-19, 20-24, 25-29, 30-34, 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, and 60-older (Figure 39).

*Figure 39: Question 18–Age of respondents*

<b>18. How old are you?</b> <input type="checkbox"/> 15-19 years old <input type="checkbox"/> 30-34 years old <input type="checkbox"/> 45-49 years old <input type="checkbox"/> 60 years old and above <input type="checkbox"/> 20-24 years old <input type="checkbox"/> 35-39 years old <input type="checkbox"/> 50-54 years old <input type="checkbox"/> 25-29 years old <input type="checkbox"/> 40-44 years old <input type="checkbox"/> 55-59 years old
---

*Source: own work.*

Question 19 explored educational level of the respondents. The educational levels varied from lower than primary education to college (Figure 40).

*Figure 40: Question 19–Educational levels of respondents*

<b>19. What is your highest education?</b> <input type="checkbox"/> Primary school or below <input type="checkbox"/> Vocational Certificate/Diploma degree <input type="checkbox"/> Primary school <input type="checkbox"/> Bachelor's degree <input type="checkbox"/> Junior High school <input type="checkbox"/> Master degree <input type="checkbox"/> Senior High school <input type="checkbox"/> Doctorate degree
--

*Source: own work.*

The objective of Question 20 was to categorize respondents by their income. Since 2013, the Thai government increased minimum daily wage to 300 Baht whereas the minimum monthly salary for university graduates is 15,000 Baht (Thailand Development Research Institute, 2014, p. 3). In this case, the choices of monthly income therefore started from less than 15,000 Baht and increased by interval of 15,000 Baht up to over 105,000 Baht (Figure 41).

Figure 41: Question 20–Monthly income of respondents

<p><b>20. What is your personal income per month?</b></p> <table><tr><td><input type="checkbox"/> Less than 15,000 Baht/month</td><td><input type="checkbox"/> 60,001-75,000 Baht/month</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> 15,001-30,000 Baht/month</td><td><input type="checkbox"/> 75,001-90,000 Baht/month</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> 30,001-45,000 Baht/month</td><td><input type="checkbox"/> 90,001-105,000 Baht/month</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> 45,001-60,000 Baht/month</td><td><input type="checkbox"/> More than 105,000 Baht/month</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> Less than 15,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 60,001-75,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 15,001-30,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 75,001-90,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 30,001-45,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 90,001-105,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 45,001-60,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> More than 105,000 Baht/month
<input type="checkbox"/> Less than 15,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 60,001-75,000 Baht/month							
<input type="checkbox"/> 15,001-30,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 75,001-90,000 Baht/month							
<input type="checkbox"/> 30,001-45,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> 90,001-105,000 Baht/month							
<input type="checkbox"/> 45,001-60,000 Baht/month	<input type="checkbox"/> More than 105,000 Baht/month							

Source: own work.

The final question asked respondents about their occupation. As shown in Figure 42, The five choices in Question 21 were *student, employee in private sector, employee in public sector, self-employed (including freelancers and business owners), and unemployed or retired.*

Figure 42: Question 21–Occupation of respondents

<p><b>21. What is your occupation?</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Student</li><li><input type="checkbox"/> Employee–Private Sector</li><li><input type="checkbox"/> Employee–Public Sector</li><li><input type="checkbox"/> Self-Employed / Freelancer / Business Owner</li><li><input type="checkbox"/> Unemployed/ Retired</li></ul>
--

Source: own work.

## 5 ANALYSIS

A total of 518 respondents who were living in Bangkok were recruited for this study using a convenient sampling method. Data categorizing and coding by assistance of Microsoft Excel and SPSS programs tracked errors and accuracy of responses, discovering unqualified 16 responses. These invalid responses were from people who lived outside Bangkok or provided conflicting answers, for example, they selected both choices that they had and had not visited other cities along the route from Bangkok to Rayong. In the end, the total valid dataset used in the analysis were 502 responses, 347 were from the Phra Nakhon area and 155 were from the Thonburi area (Table 4).

Table 4: Data collection results

Target Sample Size		Actual Collected Samples		
Area	Sample size	Invalid	Valid	Total
Phra Nakhon	345	14	347	361
Thonburi	155	2	155	157
<b>Total</b>	<b>500</b>	<b>16</b>	<b>502</b>	<b>518</b>

Source: own work.

Prior to undertaking the investigation, it is important to note that small frequencies appeared in some categorical variables may result expected values less than five which can lead to a cell size problem in the Chi-square test. To prevent this, some categorical variables were collapsed by *Recode into different variables* command to avoid redundant levels.

The analysis and interpretation were presented into five topics align with the conceptual framework of analysis as shown in the previous chapter.

### 5.1 Profile of Respondents

Table 5 provides the summary statistics for socioeconomic attributes of the respondents. Of the 502 respondents, 51.8% were female and 48.2% were male. Of the total respondents, 15.1% aged lower than 25, 25.3% in the 25-29 range, 26.1% in the 30-34 range, 15.5% in the 35-39 range, and 17.9% were 39 or older.

Just almost third-fifths of the sample (59%) graduated with bachelor's degrees, 24.3% held diplomas or vocational degrees, 9% were postgraduates, and 7.8% were respondents who graduated from high school and below.

It is apparent from Table 5 that just over half of the respondents (51.8%) earned monthly income less than 30,000 Baht while the rest received 30,001–45,000 Baht (27.3%) and more than 45,000 Baht (20.9%). Furthermore, 44.8% of the respondents worked in private

companies, 22.7% were business owners and freelancers, 18.3% worked in public organizations, and 14.7% were students, unemployed or retired.

*Table 5: Demographic profile of respondents*

<b>Characteristics</b>		<b>Proportions (of 502 respondents)</b>
Gender	Female	51.8%
	Male	48.2%
Age*	< 25 years old	15.1%
	25-29 years old	25.3%
	30-34 years old	26.1%
	35-39 years old	15.5%
	> 39 years old	17.9%
Highest Education*	High school, Primary school or below	7.8%
	Diploma/Vocational school	24.3%
	Bachelor's degree	59.0%
	Postgraduate degree	9.0%
Monthly Income (Baht)*	<30,000 Baht/month	51.8%
	30,001-45,000 Baht/month	27.3%
	>45,000 Baht/month	20.9%
Occupation*	Employee–Private Sector	44.8%
	Business owner/Self- employed/Freelancer	22.7%
	Employee–Public Sector	18.3%
	Student/Unemployed/Retired	14.1%

\*The categories were collapsed to avoid numerical counts less than five.

*Source: own work.*

## **5.2 Current Travel Patterns from Bangkok to Rayong (Pre-HSR)**

Almost every respondent (98.4%) had visited Rayong before (Table 6). In this group, the most common purpose of visits was *tourism and leisure*, accounted for 54.3% of the total multiple responses. The second most popular reason was *visiting friends or relatives*, accounted for 33% whereas *work or business* was 6.8%. Additionally, one respondent (0.2%) had visited Rayong for a sea burial, scattering ashes over the sea (Table 7).

Table 6: Proportions of respondents who had visited Rayong before and who have not

<b>2. Have you ever visited Rayong before?</b>					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Yes	494	98.4	98.4	98.4
	No	8	1.6	1.6	100.0
	Total	502	100.0	100.0	

Source: own work.

Table 7: Purposes of recent visit to Rayong (Multiple responses)

<b>3. Why did you visit Rayong? (Multiple responses)</b>				
		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
Purposes of a recent visit to Rayong <sup>a</sup>	Tourism & leisure	268	43.4%	54.3%
	Visiting friends/relatives	163	26.4%	33.0%
	Work & business	143	23.2%	28.9%
	Education	42	6.8%	8.5%
	Other purposes	1	0.2%	0.2%
Total		617	100.0%	124.9%
a. Dichotomy group tabulated at value 1.				

Source: own work.

### 5.2.1 Recent visit to Rayong

Of the 494 respondents who had visited to Rayong before, 480 respondents (97.2%) had visited there for tourism and leisure or VFR. In this group, 49.4% had visited Rayong within the past two years while 46.2% had visited the province more than three years ago. On the contrary, those who had visited the destination with other reasons were only 4.4%, counted in missing values. Thus, only 480 respondents were able to provide the RP data of current travel patterns from Bangkok to Rayong for tourism and leisure or VFR.

Table 8: Recent visit to Rayong for tourism and leisure or VFR

<b>4. When was your recent visit to Rayong (Collapsed)</b>					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	In 1-2 recent years	248	49.4	51.7	51.7
	More than 3 years ago	232	46.2	48.3	100.0
	Total	480	95.6	100.0	
Missing	System	22	4.4		
Total		502	100.0		

Source: own work.

## 5.2.2 Travel patterns and characteristics

Table 9 introduces respondents' current travel patterns and characteristics from Bangkok to Rayong. Of 480 respondents who had visited Rayong for a leisure or VFR before, 36.5% had traveled alone, or with one or two travel companions, 31.3% had traveled in a group of four, and 32.3% had preferred a journey with more than four companions.

Regarding transportation modes, a slightly difference resulted in private car and public minibus/van, 53.3% and 46.7%, respectively. Just over two-fifths of them (40.6%) had spent more than four hours on a single journey while 36.9% had spent three to three hours and a half, and 22.5% had spent less than three hours. Transportation costs for a single trip were distributed into four ranges: 20.8% had spent less than 200 Baht, 24% had spent 201–300 Baht, 28% had spent 301–400 Baht, and 27.1% had spent over 400 Baht. In addition, the data indicated that that only 10.8% of the respondents had taken a one-day trip to Rayong while the rest of them had stayed in the province for one night (46.9%) and two nights or more (42.3%).

*Table 9: Current travel patterns and characteristics*

Characteristics		Percentages (Of 480 respondents)
Travel party size* (including himself or herself)	< 4 persons	36.5%
	4 persons	31.3%
	> 4 persons	32.3%
Travel mode* **	Private car	53.3%
	Public minibus/van and other modes	46.7%
Travel time*	< 3 hrs	22.5%
	3 hrs-3 hrs 30 mins	36.9%
	> 4 hrs	40.6%
Travel cost*	< 200 Baht	20.8%
	201-300 Baht	24.0%
	301-400 Baht	28.1%
	> 400 Baht	27.1%
Length of stay*	One-day trip	10.8%
	One night	46.9%
	Two nights or more	42.3%

\*The categories were collapsed to avoid numerical counts below five.

\*\*There were five respondents who used vehicles provided by their organizations. Therefore, an *other mode* choice was collapsed into *public minibus/van* choice.

*Source: own work.*



### 5.2.3 Stopping by other cities along the route

Of 480 respondents, 317 had not stopped in other cities during their recent trips from Bangkok to Rayong. The rest of them had visited several cities where Pattaya was the most popular destination, followed by Chon Buri Municipality, Si Racha, and Chachoengsao (Table 10).

*Table 10: Frequencies of visits to other cities along the route (Pre-HSR)*

		9. Did you visit other cities along the route to Rayong?		
		Responses N	Percent	Percent of Cases
(Pre-HSR)	Visited Pattaya	74	14.7%	15.4%
Visited other cities <sup>a</sup>	Visited Chon Buri Municipality	64	12.7%	13.3%
	Visited Si Racha	32	6.3%	6.7%
	Visited Chachoengsao	18	3.6%	3.8%
	Did not visit any cities	317	62.8%	66.0%
Total		505	100.0%	105.2%
a. Dichotomy group tabulated at value 1.				

*Source: own work.*

## 5.3 Respondent Perceptions of HSR Service (Post-HSR)

### 5.3.1 Changes in visits to other destinations along the route

This part is relevant to the first research question:

**Research Question 1:** *If trips from Bangkok to Rayong increase by HSR, will this significantly decrease trips from Bangkok to other destinations connected to the rail line? If so, which destinations?*

In this part, I investigated whether the increased trips to Rayong by HSR impacts on visits in other cities where HSR stations located and connected to the rail line. So far, two steps were conducted. The first step dealt with the tendency to visit Rayong using HSR. The second step clarified if HSR change the number of visits in the cities along the rail line which are Chachoengsao, Chon Buri Municipality, Si Racha, and Pattaya.

#### 5.3.1.1 Tendency to travel to Rayong using HSR

The findings in Table 11 appear that respondents' tendency to travel to Rayong using HSR for their vacation was positive. Among 502 respondents, 43% of them somewhat to make a journey and 29.3% would like to travel very much. On the contrary, a few respondents did not have propensity to travel. Only 2.4% of them would not travel at all, 3.4% would not really travel, and 21.9% were unable to make a decision.

Table 11: Frequencies of tendency to visit to Rayong using HSR

11. If HSR operates, would you like more of travel to Rayong for tourism/leisure or VFR?					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1 - Not at all	12	2.4	2.4	2.4
	2 - Not really	17	3.4	3.4	5.8
	3 - Undecided	110	21.9	21.9	27.7
	4 - Somewhat	216	43.0	43.0	70.7
	5 - Very much	147	29.3	29.3	100.0
	Total	502	100.0	100.0	

Source: own work.

The small frequencies appeared in the two categorical variables, 1 (not at all) and 2 (not really) might lead to the cell size problem in the statistical analysis hereafter. To avoid this violation, the five categorical choices were collapsed into two groups, *yes (going)* and *no (not going)* as shown in Table 12. The first group included respondents who selected choices 4 (somewhat) and 5 (very much), accounted for 72.3% of the total. In contrast, the no-go group consisted of respondents who chose 1 (not at all), 2 (not really), and 3 (undecided), accounted for 27.7% of the total. As a result, nearly three-fourths of respondents would like to travel to Rayong for leisure of VFR if HSR is available.

Table 12: Frequencies of tendency to visit to Rayong using HSR (Collapsed)

11. If HSR operates, would you like to travel to Rayong for tourism/leisure or VFR? (Collapsed)					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Yes (going)	363	72.3	72.3	72.3
	No (not going)	139	27.7	27.7	100.0
	Total	502	100.0	100.0	

Source: own work.

### 5.3.1.2 Changes in visits to other cities connected to the HSR line

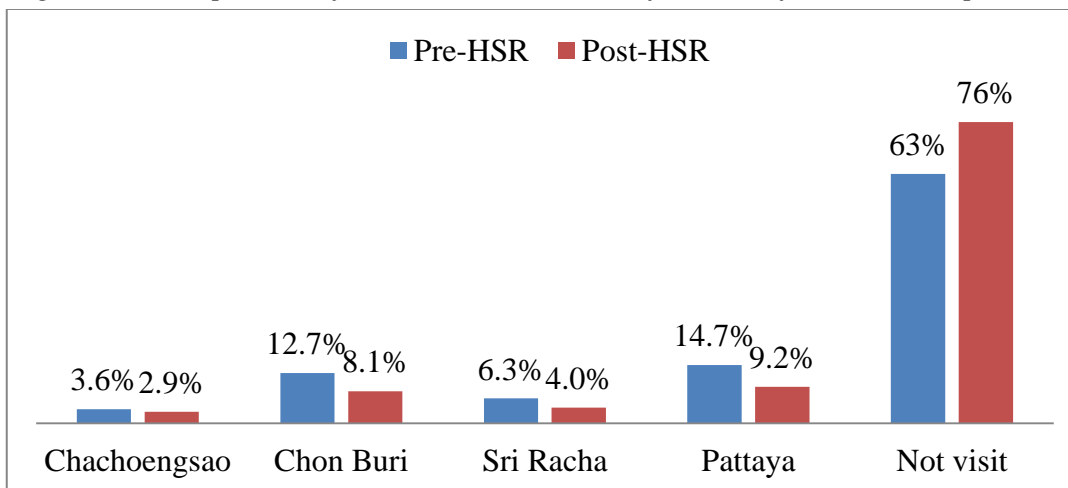
Table 13 provides the descriptive statistics of changes in the number of visits in other destinations along the Bangkok–Rayong route between before and after HSR operation. Figure 43 clearly illustrates that, in the past, over two-thirds of respondents (62.8%) had traveled to Rayong directly without stopping in other cities. This proportion increased to 75.8% after the opening of HSR. In the Pre-HSR scenario, Pattaya was the most popular destination for stopping in, followed by Chon Buri Municipality, Si Racha, and Chachoengsao. Likewise, the Post-HSR scenario provided the same results which the number of visits in four cities slightly decreased.

Table 13: Frequencies of visits to other cities before and after the HSR operation

<b>Pre-HSR: Visited other cities Frequencies</b>				
		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
(Pre-HSR)	Visited Chachoengsao	18	3.6%	3.8%
Visited other cities <sup>a</sup>	Visited Chon Buri Municipality	64	12.7%	13.3%
	Visited Si Racha	32	6.3%	6.7%
	Visited Pattaya	74	14.7%	15.4%
	Did not visit other cities	317	62.8%	66.0%
<b>Total</b>		<b>505</b>	<b>100.0%</b>	<b>105.2%</b>
a. Dichotomy group tabulated at value 1.				
<b>Post-HSR: Will visit other cities Frequencies</b>				
		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
(Post-HSR)	Will visit Chachoengsao	16	2.9%	3.2%
Will visit other cities <sup>a</sup>	Will visit Chon Buri Municipality	44	8.1%	8.8%
	Will visit Si Racha	22	4.0%	4.4%
	Will visit Pattaya	50	9.2%	10.0%
	Will not visit other cities	413	75.8%	82.3%
<b>Total</b>		<b>545</b>	<b>100.0%</b>	<b>108.6%</b>
a. Dichotomy group tabulated at value 1.				

Source: own work.

Figure 43: Comparison of visits in other cities (before and after the HSR operation)



Source: own work.

The aforementioned statements imply that HSR does not affect the number of visits in the four cities because Bangkok travelers would rather travel to Rayong without stopping by other destinations along the route. Additionally, there were small changes in the visits if they travel by HSR. Nevertheless, the implication needs to be confirmed by statistical verification.

To conduct a significance test for proportions, it is firstly noted that the number of respondents were unequal in both Pre-HSR (480 respondents) and Post-HSR scenarios (502 respondents). This is because that they were asked their preference to visit in the four cities even though some of them have never visited Rayong for leisure or VFR before. There were eight respondents who have never visited Rayong, and 14 respondents have visited Rayong for work or business. Thus, 22 respondents were missing values and excluded in this statistical test because they were unable to provide the revealed preference data about their leisure or VFR trip in Rayong. Consequently, the RP and SP data from 480 respondents were analyzed in this part (Table 14).

Table 14: The number of respondents in Pre-HSR and Post-HSR scenarios (Filtered)

Case Summary							
	Valid		Cases Missing		Total		
	N	Percent	N	Percent	N	Percent	
Pre-HSR Visited other cities <sup>a</sup>	480	95.6%	22	4.4%	502	100.0%	
Post-HSR Tendency to visit other cities using HSR (filtered) <sup>a</sup>	480	95.6%	22	4.4%	502	100.0%	
a. Dichotomy group tabulated at value 1.							

Source: own work.

The Chi-square test for contingency tables with a 95% confidence interval was performed to seek a significant difference between the two groups of respondents, who had stopped by the cities before and who had not, in the tendency to stop by cities when using HSR. It is important to note that cell size problems occurred in some contingency tables because of the small number of respondents who would stop by the cities. However, the primary focus was on the majority group of respondents who would go straight to Rayong without stopping in other destinations along the route (highlighted in yellow). Consequently, the hypotheses were the following:

- H<sub>0</sub>: The proportions of respondents who had stopped by other cities before and who had not are **not** significantly different in the selection of not stopping by other cities when using HSR.
- H<sub>a</sub>: The proportions of respondents who had stopped by other cities before and who had not are significantly different in the selection of not stopping by other cities when using HSR.

I. Chachoengsao

Among the 480 respondents, only 13 would stop by Chachoengsao when traveling to Rayong by HSR, whereas 467 would not. The latter group comprised 14 respondents (3%) who had visited Chachoengsao before during their recent trip to Rayong while 453 had not (97%), displayed in *No* column (Table 15). In a statistical standpoint, the two proportions (3% and 97%) were significantly different because of the Chi-square test giving a P-value of 0.000, meaning to reject  $H_0$  and accept  $H_a$ .

Table 15: Chi-square test–Chachoengsao

				14.1 Post-HSR Chachoengsao		Total
				No	Yes	
10.1 Pre-HSR Chachoengsao	No	Count	453	9	462	
		% within Post-HSR Chachoengsao	97.0%	69.2%	96.3%	
	Yes	Count	14	4	18	
		% within Post-HSR Chachoengsao	3.0%	30.8%	3.8%	
Total		Count	467	13	480	
		% within Post-HSR Chachoengsao	100.0%	100.0%	100.0%	
Chi-Square Tests						
		Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square		27.026 <sup>a</sup>	1	.000		
Continuity Correction <sup>b</sup>		19.879	1	.000		
Likelihood Ratio		11.691	1	.001		
Fisher's Exact Test					.001	.001
Linear-by-Linear Association		26.970	1	.000		
N of Valid Cases		480				
a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is.49.						
b. Computed only for a 2x2 table						

Source: own work.

## II. Chon Buri Municipality

In a total of 480 respondents, only 34 would stop by Chon Buri Municipality during their anticipated trips to Rayong using HSR while 446 would not. Among the latter group, 48 or 10.8% of them had stopped in Chachoengsao during their recent trips to Rayong while 398 or 89.2% had not. According to the Chi-square test in Table 16, there was an enough evidence for a significant difference between the two proportions (10.8% and 89.2%) regarding a P-value of 0.000.

Table 16: Chi-square test–Chon Buri Municipality

				14.2 Post-HSR Chon Buri		Total
				No	Yes	
10.2 Pre-HSR Chon Buri city	No	Count	398	18	416	
		% within Post-HSR Chon Buri	89.2%	52.9%	86.7%	
	Yes	Count	48	16	64	
		% within Post-HSR Chon Buri	10.8%	47.1%	13.3%	
Total		Count	446	34	480	
		% within Post-HSR Chon Buri	100.0%	100.0%	100.0%	
<b>Chi-Square Tests</b>						
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)	
Pearson Chi-Square	36.017 <sup>a</sup>	1	.000			
Continuity Correction <sup>b</sup>	32.945	1	.000			
Likelihood Ratio	25.318	1	.000			
Fisher's Exact Test				.000	.000	
Linear-by-Linear Association	35.942	1	.000			
N of Valid Cases	480					
a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4.53.						
b. Computed only for a 2x2 table						

Source: own work.

### III. Si Racha

Si Racha also received a small number of visits both before and after HSR operation. Table 17 shows that only 17 out of 480 respondents would intentionally stop by Sri Racha during their trips traveling by HSR. Conversely, the majority group of 463 respondents would not stop by the city if traveling HSR. This second group comprised only 5.6% of who had stopped in Si Racha during their recent trips to Rayong, whereas 94.4% had not. This large gap was statistically validated by the Chi-square test and found that the P-value was not greater than 0.05. Thus, it can be concluded that the two proportions, 5.6% and 94.4%, were significantly different.

Table 17: Chi-square test–Si Racha

<b>10.3. Pre-HSR Si Racha * 14.3 Post-HSR Si Racha Crosstabulation</b>					
		14.3 Post-HSR Si Racha			
			No	Yes	Total
10.3 Pre-HSR Si Racha	No	Count	437	11	448
		% within Post-HSR Si Racha	94.4%	64.7%	93.3%
	Yes	Count	26	6	32
		% within Post-HSR Si Racha	5.6%	35.3%	6.7%
Total		Count	463	17	480
		% within Post-HSR Si Racha	100.0%	100.0%	100.0%
<b>Chi-Square Tests</b>					
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	23.213 <sup>a</sup>	1	.000		
Continuity Correction <sup>b</sup>	18.688	1	.000		
Likelihood Ratio	12.806	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	23.165	1	.000		
N of Valid Cases	480				
a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.13.					
b. Computed only for a 2x2 table					

Source: own work.

#### IV. Pattaya

Pattaya received the similar results to Chachoengsao, Chon Buri Municipality, and Si Racha. The proportions between respondents who had visited Pattaya before during their recent trips to Rayon and who had not were significantly different in the tendency not to stop by Pattaya when traveling by HSR to Rayong. This statement can be explained by Table 18 that 406 of 480 respondents would not stop by Pattaya during their trips to Rayong by HSR. Among this group, 93.8% of them had stopped by Pattaya during their last trips to Rayong whereas 6.2% had not. The Chi-square test computed the P-value of 0.000, meaning to reject the null hypothesis and accept the alternative one. As a result, there was a significance difference between the two proportions, 93.8% and 6.2%.

Table 18: Chi-square test–Pattaya

<b>14.4 Post-HSR Pattaya * 10.4. Pre-HSR Pattaya Crosstabulation</b>					
		10.4 Pre-HSR Pattaya			
		No	Yes	Total	
14.4 Post-HSR Pattaya	No	Count	381	57	438
		% within Pre-HSR Pattaya	93.8%	77.0%	91.3%
	Yes	Count	25	17	42
		% within Pre-HSR Pattaya	6.2%	23.0%	8.8%
Total	Count	406	74	480	
	% within Pre-HSR Pattaya	100.0%	100.0%	100.0%	
<b>Chi-Square Tests</b>					
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	22.166 <sup>a</sup>	1	.000		
Continuity Correction <sup>b</sup>	20.110	1	.000		
Likelihood Ratio	17.280	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	22.120	1	.000		
N of Valid Cases	480				
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6.48.					
b. Computed only for a 2x2 table					

Source: own work.



V. *Not visiting other cities*

Conversely to the previous four variables, this one aimed to investigate whether respondents who had stopped by the aforementioned cities would still stop by there when traveling to Rayong by HSR.

From Table 19, 163 of 480 respondents had stopped by other destinations when traveling to Rayong in the past (Pre-HSR). In this group (highlighted in yellow), just over one-fourths (28.8%) of them would still stop by some destinations along the route to Rayong using HSR (Post-HSR). On the contrary, nearly three-fourths (71.2%) of them would not stop by any places. The statistical analysis in the following table shows that the Pearson Chi-square computed a P-value less than 0.05. Thus, this can be interpreted to reject  $H_0$  and accept  $H_a$  that there was a significant difference between the two proportions.

Table 19: *Chi-square test–Not visiting other cities*

		14.5 Post-HSR			
		Yes	No	Total	
10.5. Pre-HSR Visited	Count	47	116	163	
	% within Pre-HSR	28.8%	71.2%	100.0%	
Did not visit any cities	Count	28	289	317	
	% within Pre-HSR	8.8%	91.2%	100.0%	
Total	Count	75	405	480	
	% within Pre-HSR	15.6%	84.4%	100.0%	
<b>Chi-Square Tests</b>					
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	32.666 <sup>a</sup>	1	.000		
Continuity Correction <sup>b</sup>	31.167	1	.000		
Likelihood Ratio	30.902	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	32.598	1	.000		
N of Valid Cases	480				
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 25.47.					
b. Computed only for a 2x2 table					

Source: own work.

In conclusion, HSR would not significantly decrease visits in Chachoengsao, Chon Buri Municipality, Si Racha and Pattaya which are the cities connected to the rail line. The reason was that most of Bangkok respondents had already preferred traveling to Rayong without stopping by other destinations, even though they would use HSR. This can be explained by a few visits appeared in the four cities in the Pre-HSR situation, and slightly decreased in the Post-HSR scenario.

### 5.3.2 The association between demographics and tendency to travel

The examination of the association between demographics of respondents and their tendency to travel to Rayong using HSR were performed by the Chi-square test of independence. Based on 95% confidence intervals, the hypotheses were the following:

$H_0$ : Demographics and tendency to travel to Rayong are independent.

$H_a$ : Demographics and tendency to travel to Rayong are **not** independent.

To test the hypotheses, I performed the crosstabulation function by creating contingency tables for the two nominal variables, demographics and tendency to travel. In this study, the socioeconomic attributes of respondents were gender, age, income, educational level, and occupation.

### 5.3.2.1 Gender & Tendency to travel

The crosstabulation in Table 20 presents that over two-thirds of both men (75.2%) and women (69.6%) would travel to Rayong by HSR. In a statistical viewpoint, the Pearson Chi-square test resulted a value 1.957, a degree of freedom of 1, and a P-value of 0.162. As a result, this failed to reject the null hypothesis because the P-value was greater than 0.05. Thus, it can be concluded that gender of respondents and their tendency to travel to Rayong by HSR were independent. In other words, these two variables were not associated.

Table 20: Chi-square Test–Gender \* Tendency to travel

		<b>Crosstab</b>			
		No	Yes	Total	
17. Gender	Male	Count	60	182	242
		Expected Count	67.0	175.0	242.0
		% within Gender	24.8%	75.2%	100.0%
		% within Tendency	43.2%	50.1%	48.2%
	Female	Count	79	181	260
		Expected Count	72.0	188.0	260.0
		% within Gender	30.4%	69.6%	100.0%
		% within Tendency	56.8%	49.9%	51.8%
Total	Count	139	363	502	
	Expected Count	139.0	363.0	502.0	
	% within Gender	27.7%	72.3%	100.0%	
	% within Tendency	100.0%	100.0%	100.0%	
<b>Chi-Square Tests</b>					
	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1.957 <sup>a</sup>	1	.162		
Continuity Correction <sup>b</sup>	1.688	1	.194		
Likelihood Ratio	1.962	1	.161		
Fisher's Exact Test				.164	.097
Linear-by-Linear Association	1.953	1	.162		
N of Valid Cases	502				
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 67.01.					
b. Computed only for a 2x2 table					

Source: own work.

### 5.3.2.2 Age & Tendency to travel

Before the Chi-square test, I collapsed the age categorical variables from ten to five levels to eliminate redundant variables. The frequencies in Table 21 indicate that more than 70% of respondents in all age groups would travel to Rayong if HSR operates. The SPSS statistical analysis found that the Pearson Chi-square value was 13.698, giving a degree of freedom of 4 and a P-value of 0.008. Therefore, I rejected the null hypothesis and accepted the alternative hypothesis that age of the respondents and their tendencies to travel to Rayong using HSR were associated or dependent.

Table 21: Chi-square Test–Age \* Tendency to travel

		Crosstab			
		11. Tendency to travel			
		No	Yes	Total	
18.Age (Collapsed)	< 25 years old	Count	14	62	76
		Expected Count	21.0	55.0	76.0
		% within Age	18.4%	81.6%	100.0%
		% within Tendency	10.1%	17.1%	15.1%
	25-29 years old	Count	34	93	127
		Expected Count	35.2	91.8	127.0
		% within Age	26.8%	73.2%	100.0%
		% within Tendency	24.5%	25.6%	25.3%
	30-34 years old	Count	35	96	131
		Expected Count	36.3	94.7	131.0
		% within Age	26.7%	73.3%	100.0%
		% within Tendency	25.2%	26.4%	26.1%
	35-39 years old	Count	18	60	78
		Expected Count	21.6	56.4	78.0
		% within 18.Age	23.1%	76.9%	100.0%
		% within Tendency	12.9%	16.5%	15.5%
> 39 years old	Count	38	52	90	
	Expected Count	24.9	65.1	90.0	
	% within Age	42.2%	57.8%	100.0%	
	% within Tendency	27.3%	14.3%	17.9%	
Total	Count	139	363	502	
	Expected Count	139.0	363.0	502.0	
	% within 18.Age	27.7%	72.3%	100.0%	
	% within Tendency	100.0%	100.0%	100.0%	
Chi-Square Tests				Asymptotic Significance (2-sided)	
		Value	df		
Pearson Chi-Square		13.698 <sup>a</sup>	4	.008	
Likelihood Ratio		13.249	4	.010	
Linear-by-Linear Association		8.210	1	.004	
N of Valid Cases		502			
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 21.04.					

Source: own work.

### 5.3.2.3 Education level & Tendency to travel

Similar to the previous test, the categorical variables of educational levels were collapsed from eight to four levels to avoid cell size problems in the Chi-square test. The frequencies in Table 22 shows that over 70% of respondents in the groups who graduated with bachelor's degrees or below would travel to Rayong if HSR was available. Moreover, 51.1% of postgraduates would use HSR to visit Rayong. According to the statistical outputs in the following table, the Pearson Chi-square was 12.234 while the P-value was 0.007 with a degree of freedom of 3. Given that the P-value was smaller than the alpha of 0.05, this failed to accept the null hypothesis. Thus, I accepted the alternative hypothesis that the two variables, educational level and tendency to travel, are dependent.

Table 22: Chi-square Test–Educational level \* Tendency to travel

		<b>Crosstab</b>			
		11. If HSR is available, would you like to travel to Rayong for leisure or VFR?			
			No	Yes	Total
19. Highest Education (Collapsed)	High school / Primary school / or below	Count	8	31	39
		Expected Count	10.8	28.2	39.0
		% within Education	20.5%	79.5%	100.0%
		% within Tendency	5.8%	8.5%	7.8%
	Diploma/ Vocational school	Count	35	87	122
		Expected Count	33.8	88.2	122.0
		% within Education	28.7%	71.3%	100.0%
		% within Tendency	25.2%	24.0%	24.3%
	Bachelor's Degree	Count	74	222	296
		Expected Count	82.0	214.0	296.0
		% within Education	25.0%	75.0%	100.0%
		% within Tendency	53.2%	61.2%	59.0%
	Postgraduate degree	Count	22	23	45
		Expected Count	12.5	32.5	45.0
		% within Education	48.9%	51.1%	100.0%
		% within Tendency	15.8%	6.3%	9.0%
Total	Count	139	363	502	
	Expected Count	139.0	363.0	502.0	
	% within Education	27.7%	72.3%	100.0%	
	% within Tendency	100.0%	100.0%	100.0%	
<b>Chi-Square Tests</b>					
		Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	
Pearson Chi-Square		12.234 <sup>a</sup>	3	.007	
Likelihood Ratio		11.273	3	.010	
Linear-by-Linear Association		3.509	1	.061	
N of Valid Cases		502			
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10.80.					

Source: own work.

#### 5.3.2.4 Monthly income & Tendency to travel

Regarding a cell size matter, eight groups of respondents with different monthly income ranges were collapsed into three groups to eliminate some redundant variables (Table 23). The frequencies indicate that over two-thirds of all groups would travel to Rayong if HSR was a travel mode. The proportions between respondents who would go on a trip and who would not were obviously different in all the three groups of monthly income ranges. However, the Chi-square providing a P-value (0.145) of larger than 0.05 indicated that monthly income and tendency to travel are independent.

Table 23: Chi-square Test–Monthly income \* Tendency to travel

		<b>Crosstab</b>		11. If HSR is available, would you like to travel to Rayong for tourism/leisure or VFR?		
				No	Yes	Total
20. Monthly Income (Collapsed)	< 30,000 Baht/month	Count	68	192	260	
		Expected Count	72.0	188.0	260.0	
		% within Income	26.2%	73.8%	100.0%	
		% within Tendency	48.9%	52.9%	51.8%	
	30,001-45,000 Baht/month	Count	34	103	137	
		Expected Count	37.9	99.1	137.0	
		% within Income	24.8%	75.2%	100.0%	
		% within Tendency	24.5%	28.4%	27.3%	
	> 45,000 Baht/month	Count	37	68	105	
		Expected Count	29.1	75.9	105.0	
		% within Income	35.2%	64.8%	100.0%	
		% within Tendency	26.6%	18.7%	20.9%	
Total	Count	139	363	502		
	Expected Count	139.0	363.0	502.0		
	% within Income	27.7%	72.3%	100.0%		
	% within Tendency	100.0%	100.0%	100.0%		
<b>Chi-Square Tests</b>						
		Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)		
Pearson Chi-Square		3.859 <sup>a</sup>	2	.145		
Likelihood Ratio		3.732	2	.155		
Linear-by-Linear Association		2.233	1	.135		
N of Valid Cases		502				
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 29.07.						

Source: own work.

### 5.3.2.5 Occupation & Tendency to travel

Because there were small numbers of unemployed and student respondents, these two groups were merged to avoid a small expected count problem. The descriptive statistics in Table 24 shows that over 70% of respondents in all occupational groups would visit Rayong by HSR. Nevertheless, the Chi-square test performed the P-value of 0.969 which was greater than a confidence level of 0.05; this implied to accept  $H_0$ . As a result, occupation of respondents and their tendency to travel were independent.

Table 24: Chi-square Test–Occupation \* Tendency to travel to Rayong by HSR

		<b>Crosstab</b>			
		11. If HSR is available, would you like to travel to Rayong for tourism/leisure or VFR?			
			No	Yes	Total
21. Occupation (Collapsed)	Student/ Unemployed /Retired	Count	19	52	71
		Expected Count	19.7	51.3	71.0
		% within Occupation	26.8%	73.2%	100.0%
		% within Tendency	13.7%	14.3%	14.1%
	Employee- Private Sector	Count	63	162	225
		Expected Count	62.3	162.7	225.0
		% within Occupation	28.0%	72.0%	100.0%
		% within Tendency	45.3%	44.6%	44.8%
	Employee- Public Sector	Count	24	68	92
		Expected Count	25.5	66.5	92.0
		% within Occupation	26.1%	73.9%	100.0%
		% within Tendency	17.3%	18.7%	18.3%
	Self- employed/ Business owner/ Freelancer	Count	33	81	114
		Expected Count	31.6	82.4	114.0
		% within Occupation	28.9%	71.1%	100.0%
		% within Tendency	23.7%	22.3%	22.7%
Total	Count	139	363	502	
	Expected Count	139.0	363.0	502.0	
	% within Occupation	27.7%	72.3%	100.0%	
	% within Tendency	100.0%	100.0%	100.0%	
<b>Chi-Square Tests</b>					
		Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	
Pearson Chi-Square		.250 <sup>a</sup>	3	.969	
Likelihood Ratio		.250	3	.969	
Linear-by-Linear Association		.042	1	.837	
N of Valid Cases		502			
a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 19.66.					

Source: own work.

The results were summarized and shown in Table 25. The P-values of age and educational variables were 0.008 and 0.007 respectively, and lower than the alpha value of 0.05. Therefore, this failure to accept the null hypothesis interpreted that both variables were dependent with tendency to travel. The Chi-square examination of the gender, monthly income, and occupation variables computed the P-values of 0.162, 0.145, and 0.369, respectively. Obviously, these P-values were greater than  $\alpha$  (0.05). Therefore, the evidence was enough to accept the null hypothesis that these variables and tendency to travel were independent.

Table 25: The association between respondent demographics and tendency to travel

Variable 1	Variable 2	P-value	$\alpha$ (0.05)	H <sub>0</sub>	Dependent
Tendency to travel to Rayong for leisure/VFR by HSR	Gender	.162	>	Accept	×
	Age	.008	<	Reject	✓
	Education	.007	<	Reject	✓
	Monthly Income	.145	>	Accept	×
	Occupation	.369	>	Accept	×

Source: own work.

In conclusion, the statistical outcomes present that *age* and *educational* attributes of respondents were dependent with their tendency to travel to Rayong by HSR for tourism and leisure or VFR. Conversely, their *genders*, *monthly income ranges*, and *occupations* were independent with the tendency to travel.

### 5.3.3 Factors of using HSR

The results in Table 26 discover that respondents considered every factor important in selecting HSR mode for their leisure or VFR trips to Rayong. *Safety and security* ( $\bar{x} = 4.29$ ), *service Convenience* ( $\bar{x} = 4.19$ ), *luggage storage & souvenir purchase* ( $\bar{x} = 4.12$ ), *total travel time* ( $\bar{x} = 4.10$ ), *onboard comfort* ( $\bar{x} = 4.08$ ) and *transportation cost* ( $\bar{x} = 4.06$ ) were interpreted very important factors regarding their  $\bar{x}$  were between 4 and 5 interval scores. Additionally, *services frequency* was evaluated as a moderately important factor because of its  $\bar{x} = 3.97$ .



Table 26: Question 11–Mean scores of factors of using HSR

Rank		Descriptive Statistics		
		N	Mean	Std. Deviation
1	Safety and security	502	4.29	.824
2	Service convenience	502	4.19	.850
4	Luggage storage & souvenir purchase	502	4.12	.908
3	Total travel time	502	4.10	.838
5	Onboard comfort	502	4.08	.871
6	Transportation cost	502	4.06	1.000
7	Service frequency	502	3.97	.980
	Valid N (listwise)	502		

Source: own work.

#### 5.3.4 Other important factors

The survey found that two respondents concerned about transit facilities from the U-Tapao station to Rayong City and public transportation within Rayong City, and one respondent informed that travel party size was an essential factor influencing to choose HSR for a trip.

#### 5.3.5 The nearest HSR station to accommodation

Over one-thirds (34.7%) of respondents reported that HSR Suvarnabhumi Airport Station was the nearest or the most convenient station from their residences. The rest of them, 26.1% preferred Makkasan Station, 22.3% of would go to Bang Sue Station, and only 16.9% would catch HSR from Don Mueang Airport Station (Table 27).

Table 27: Question 13–Frequencies of the nearest HSR station

13. The most convenient or nearest HSR station in Bangkok					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Suvarnabhumi Airport St.	174	34.7	34.7	34.7
	Makkasan St.	131	26.1	26.1	60.8
	Bang Sue St.	112	22.3	22.3	83.1
	Don Mueang Airport St.	85	16.9	16.9	100.0
	Total	502	100.0	100.0	

Source: own work.

## 5.4 Shifts in Travel Mode to Rayong

This part studied changes in transportation mode to Rayong which was relevant to the second research question:

**Research Question 2:** *If trips from Bangkok to Rayong increase by HSR, will this significantly decrease other transportation modes along the same route?*

In this regard, the hypotheses were stated:

H<sub>0</sub>: Selecting travel modes to Rayong for tourism/leisure or VFR between before and after HSR operation are **not** significantly different.

H<sub>a</sub>: Selecting travel modes to Rayong for tourism/leisure or VFR between before and after HSR operation are significantly different.

The analysis was separated into two parts based on car ownership: respondents who owned cars and who did not. The frequencies in Table 28 appear that 291 or 58% of the total respondents owned private cars while 211 or 42% do not. Because the cases were divided, this led to the insufficient cases in the statistical test which was one of the limitations in this research.

Table 28: Question 15–Frequencies of car ownership

15. Do you have a car?					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No	211	42.0	42.0	42.0
	Yes	291	58.0	58.0	100.0
	Total	502	100.0	100.0	

Source: own work.

### 5.4.1 Respondents who did not own cars (211/502 responses)

Table 29 presents the travel mode choices for respondents who did not own cars. Because a number lower than five appeared in three cells, a *not going* choice was merged with a *minibus/van* choice to avoid cell size problems.

Table 29: Question 15-A–Respondents who did not own cars and the selection of travel modes to Rayong between Pre-HSR and Post-HSR

		15.A1.NoCar_PostHSR			
		Not going Count	Minibus/van Count	HSR Count	Total Count
15.A1.	Not going	2	4	20	26
NoCar_PreHSR	Minibus/van	0	45	140	185
	Total	2	49	160	211

Source: own work.

In this regard, a minibus/van mode became the only available choice in the Pre-HSR scenario (one independent variable) while the Post-HSR scenario offered two travel mode choices, minibus/van and HSR modes (Table 30).

Table 30: Question 15-A–Respondents who did not own cars and the selection of travel modes to Rayong between Pre-HSR and Post-HSR (Collapsed)

		15.A2.NoCar_PostHSR_Collapsed		
		Minibus/van Count	HSR Count	Total Count
15.A1.NoCar_ PreHSR_Collapsed	Minibus/van	51	160	211

Source: own work.

The analysis deployed the Chi-square goodness-of-fit test by a nonparametric utility to compare between observed frequency and expected frequency, and measure the distribution in selecting the two travel modes after HSR operation.

The Chi-square test in Table 31 shows that none of cells had expected count lower than five. Therefore, the test was valid. The Chi-square value was 56.308 with a degree of freedom of 1 and the P-value was 0.000, smaller than  $\alpha$  (0.05). Consequently, this led to reject the null hypothesis. The interpretation can be stated that in the group of respondents who did not own cars, there was a significant difference in selecting travel mode to Rayong for tourism/leisure or VFR between before and after HSR operation. To explain more, 160 respondents (75.8%) who selected to use public minibus/van would switch to HSR while 51 respondents (24.2%) would prefer the same travel mode. In term of a statistical standpoint, these two proportions were significantly different.

Table 31: Question 15-A–The Chi-square Goodness-of-Fit Test

<b>15.A2.NoCar_PostHSR_Collapsed</b>			
	Observed N	Expected N	Residual
Minibus/van	51	105.5	-54.5
HSR	160	105.5	54.5
Total	211		
<b>Test Statistics</b>			
15.A2.NoCar_PostHSR_Collapsed			
Chi-Square			56.308 <sup>a</sup>
df			1
Asymp. Sig.			.000
a. 0 cells (0.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 105.5.			

Source: own work.

#### 5.4.2 Respondents who owned cars (291/502 respondents)

Because the travel mode choices in Table 32 received the small numbers, it might be problematic in some cells. Therefore, a *not going* option was merged into a minibus/van mode (Table 33).

Table 32: Question 15–B–Respondents who owned cars and the selection of travel mode to Rayong between Pre–HSR and Post–HSR

		<b>15.B2.OwnCar_PostHSR</b>			
		Not going Count	Minibus/ van Count	Private cars Count	HSR Count
15.B1.OwnCar_ PreHSR	Not going	3	0	3	1
	Minibus/van	0	5	0	11
	Private cars	2	1	132	133

Source: own work.

Table 33: Question 15–B–Respondents who owned cars and the selection of travel mode to Rayong between Pre–HSR and Post–HSR (Collapsed)

15.B1.OwnCar_PreHSR_Collapsed *					
15.B2.OwnCar_PostHSR_Collapsed Crosstabulation					
		15.B2.OwnCar_PostHSR_Collapsed			
		Minibus/ van Count	Private car Count	HSR Count	Total Count
15.B1.OwnCar_	Minibus/van	8	3	12	23
PreHSR_Collapsed	Private cars	3	132	133	268
Total		11	135	145	291

Source: own work.

To validate the assumptions, the Pearson Chi-square test with the 95% confident interval was performed to test whether the frequencies of the two independent categorical variables are significantly associated. The 2x3 table was therefore created via the Crosstab procedure.

In Table 34, it was acceptable that one cell had an expected count less than five. Because the Pearson Chi-square of 69.515 giving the P-value.000, I rejected  $H_0$  and accepted  $H_a$ . In the group of respondents who owned cars, to summarize, there was a significant difference in the selection of travel mode to Rayong between before and after HSR operation. Once HSR was accessible, 12 of 23 respondents shifted from using minibuses/vans to the HSR while eight of them insisted to use the same mode, and three of them would use their private cars instead. On the other hand, the numbers of respondents who changed from using private cars to HSR (133 respondents) and those who did not (132 respondents) were small different. In this case, it was obviously that HSR would not significantly decrease a private car mode for a leisure or VFR trip to Rayong.

Table34: Question 15–B–The Chi-square Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	69.515 <sup>a</sup>	2	.000
Likelihood Ratio	36.426	2	.000
Linear-by-Linear Association	6.307	1	.012
N of Valid Cases	291		

a. 1 cells (16.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is.87.

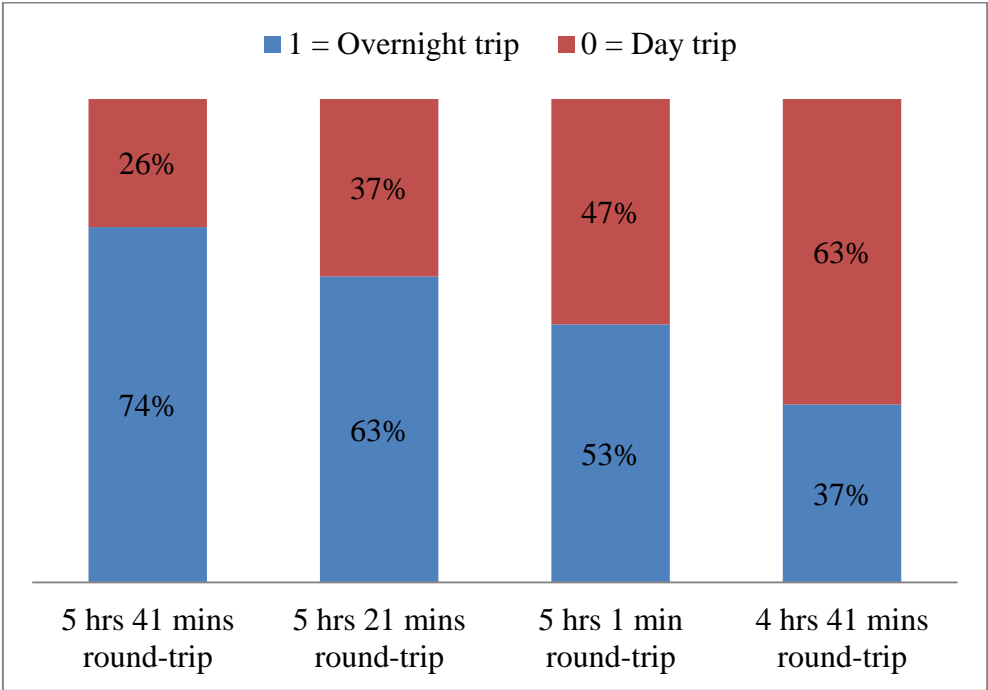
Source: own work.

**5.5 Impacts of HSR Travel Time on Length of Stay in Rayong**

**Research Question 3:** Does the speed of access of HSR station change overnight trips to day trips from Bangkok to Rayong?

The bar chart in Figure 44 illustrates the proportions between respondents who decided to stay overnight and who preferred a one-day trip in Rayong. From the figure, it was obvious that the shorter the travel time was, the more likely respondents would make a day trip from Bangkok to Rayong. However, this statement needs to be validated by a statistical test.

*Figure 44: Question 16–Proportions between overnight trip and one-day trip to Rayong*



*Source: own work.*

The nonparametric statistics with Cochran’s Q test was carried out in the aforementioned four-within-group data to determine the difference in binary response variable (Kraska-Miller, 2014) which in this case were 1-overnight trip and 0-day trip. Based on  $\alpha$  (0.05), the hypotheses were the following:

$H_0: \pi_1 = \pi_2 = \pi_3 = \pi_4$     The proportion of overnight trips and day trips in four different time scenarios are **not** significantly different.

$H_a: \pi_1 \neq \pi_2 \neq \pi_3 \neq \pi_4$     The proportion of overnight trips and day trips in four different time scenarios are significantly different.

Regarding the SPSS calculation in Table 35, Cochran's Q value was 324.352 with a degree of freedom of 3 and a P-value (0.000) was lower than 0.05. Thus, it was evident to reject the null hypothesis and accept the alternative hypothesis that the proportions between overnight trips and day trips in the four-time cases were significantly different. In other words, the shorter access time to an HSR station and the faster total travel time to Rayong profoundly increased day trips in Rayong.

*Table 35: Question 16–Cochran's Q test*

	<b>Frequencies</b>	
	Overnight trip	One-day trip
5:41 hrs round-trip to Rayong	369	133
5:21 hrs round-trip to Rayong	318	184
5:01 hrs round-trip to Rayong	268	234
4:41 hrs round-trip to Rayong	185	317
<b>Test Statistics</b>		
N	502	
Cochran's Q	324.352 <sup>a</sup>	
df	3	
Asymp. Sig.	.000	
a. 1 is treated as a success.		

*Source: own work.*

## 6 RESULTS & DISCUSSIONS

In this chapter, I discuss all the findings from the study with relevant previous literature in Chapter 2. After explaining HSR impacts on tourism, recommendations are given to the Thai government and DMOs, tourism businesses, and HSR Company. Additionally, limitations of the study are stated as well as suggestions for further studies.

### *1) HSR increases trips from Bangkok to Rayong for tourism and leisure or VFR.*

The research findings support the assumption that HSR significantly attracts Bangkok residents to travel to Rayong for tourism and leisure or VFR purposes. In this case, their tendency to travel is associated with age and educational level but not associated with gender, income, or occupation. Moreover, respondents who graduated with a bachelor's degree or below tend to travel more than postgraduates. In selecting HSR to travel to Rayong, respondents consider every factor important. Safety and security, service convenience, luggage storage and souvenir purchase, travel time, onboard comfort, and fare rate are *very important* factors while service frequency is considered a *moderately important* factor. Additionally, few of respondents concern with travel party size, transit facilities at the last station to a final destination, and the availability of public transport services in Rayong City Center.

### *Recommendations:*

The above findings support the objective of the HSR eastern line development plan that aims to draw tourists to the eastern region. Because the HSR project is under construction and not yet available, HSR Company might consider the aforementioned factors in architectural and design plans. For example, luggage storage and souvenir purchase are one of important factors when traveling by HSR to Rayong because Thai tourists enjoy buying fruit when visiting Rayong. It is therefore that HSR companies should provide space to store luggage and belongings in the carriage, as well as luggage storage facilities in railway stations.

Because age and level of education influence tendency to travel to Rayong using HSR, Thai DMOs and other tourism businesses should consider these factors when developing strategic plans to captivate Bangkok tourists. For instance, TAT might launch a tourism campaign related to education while tour and travel agencies could offer short educational tours or field trip packages to educational institutions and students. Additionally, this recommendation is also in accordance with the EEC development plan aiming to promote Rayong as a destination for education and community-based tourism (EECO, 2018b).

### *Limitations & Suggestions for Further Studies:*

Due to cost and time constraints, I did not conduct further studies on factors relevant to transit facilities, local public transport services, or number of travel companions, as



suggested by some respondents. Consequently, this suggests the need for further studies to include the aforementioned factors in the measurement.

2) *The increased trips by HSR significantly decrease the use of minibuses/vans but not the use of private cars along the same route.*

Regarding transportation mode, HSR attracts Bangkok passengers from the existing public transport services, which are minibuses or vans in this study. After HSR is available, respondents change from using public minibuses/vans to HSR instead. This decrease in minibus/van use occurs, regardless of whether the respondents who own cars.

Conversely, HSR does not significantly decrease the use of private cars because many car owners prefer to travel to Rayong by their private vehicles even HSR is a new alternative. This is consistent with the information from Ministry of Tourism and Sports (2016) as stated in Chapter 2 that over two-thirds of Thai tourists travel to Rayong by private cars. As a result, it can be concluded that HSR does not have an impact on private car use.

#### *Recommendations:*

Although minibus/van service providers are directly affected by the incoming HSR, there are situations in which HSR is not able to compete with minibus/van use. For example, minibuses/vans offer door-to-door services in which passengers can stop at a specific destination. Moreover, minibuses/vans are still in demand because intermodal transit is required when traveling by HSR.

In this regard, cooperation among HSR, local minibus/van services, and tourist attractions would be advantageous for traffic flow in Rayong tourism and correspond with the EEC plan of seamless connectivity. Furthermore, a responsibility center or a focal point should be established to manage coordination from all related parties in working toward shared benefits to achieve successful collaboration.

#### *Limitations & Suggestions for Further Studies:*

The results lead to doubts about whether the number of travel companions that one has affects their decision to use HSR or private cars when traveling to Rayong. However, this issue is out of the scope of study and is excluded in this research due to time and cost constraints. Because the experiments were based on individual travel decisions, the results might vary if the size of the travel party was an additional variable. For example, total HSR fares for group travelers might be more expensive than traveling by a private car mode. In this regard, a comparison study in economy of scale and price sensitivity between HSR and other transport modes is suggested for further studies.

3) *The increased trips by HSR do not significantly decrease trips from Bangkok to other destinations connected to the rail line.*

The development of the HSR eastern route is expected to increase tourism in Rayong and four other cities connected to the rail line, including Chachoengsao and the three districts located in Chon Buri Province: Chon Buri Municipality, Sri Racha, and Pattaya. However, the results indicate that Bangkok residents prefer to go directly to Rayong without visiting other destinations along the route. Although HSR increases trips from Bangkok to Rayong, the number of visits to Chachoengsao, Chon Buri, Sri Racha, and Pattaya are not significantly different after the development of the HSR eastern route.

Fortunately, HSR Bangkok–Rayong does not reduce visits in the four cities. Nevertheless, these cities do not receive greater number of arrivals even though they are connected to the rail line. This result is contradictory to the EEC development plan that aims to develop the HSR to boost tourism in the region, not only Rayong.

*Recommendations:*

The EEC project aims to attract visitors to the region by promoting uniqueness of each province. However, hop on and off at every HSR station for excursions can occur extra cost to passengers. In this regard, offering rail pass special offers (i.e., 24 or 48 hrs), is recommended to attract travelers to stop by other destinations along the route.

According to the Second National Tourism Development Plan (2017–2021), the eastern region is titled *The Active Beach Cluster* which comprises Chon Buri, Rayong, Chantaburi and Trat provinces. It is obvious that Chachoengsao, one of the cities connected to HSR line, is not part of the tourism cluster. Fortunately, Chachoengsao is part of the EEC development plan, in which its tourism is promoted as cultural and natural attractions (EECO, 2018c). As explained, there is a question about the degree of coordination of Chachoengsao DMO in promoting its tourism with other local DMOs who are responsible for tourism in Chon Buri and Rayong.

*Limitations & Suggestions for Further Studies:*

I realize that the results might vary with different route and also depend on a final destination. If Chon Buri was a final destination in the study, for instance, HSR may increase trips from Bangkok to Chon Buri instead of Rayong because Chon Buri is located between Bangkok and Rayong. Travelers may have fewer tendencies to travel further to Rayong. However, this research is not far beyond to that due to limited time and funds.

4) *Improved access due to HSR significantly turns overnight trips from Bangkok to Rayong into day trips.*

Although HSR brings more leisure trips to Rayong and potentially stimulate tourism expenditures to the province, total tourism income might decrease due to reduced length of stay. Rayong is already positioned as a short-break (one or two nights) destination for Thai tourists (Ministry of Tourism and Sports, 2016). This corresponds to the survey that 46.9% of respondents spent one night in Rayong, 42.3% stayed two nights or more, and only 10.8% returned to Bangkok on the same day. Unfortunately, the attractiveness as a destination for short breaks further grows after HSR operation. According to the results, the improved accessibility offered by HSR affects Bangkok travelers in planning their length of stay in Rayong. The shorter total travel time with HSR encourages travelers to visit Rayong and return to Bangkok on the same day rather than to stay overnight in Rayong.

In the experiment, HSR possibly offers the fastest total travel time at 4 hours and 41 minutes. However, the respondents spent less than three hours to more than four hours for their last trips to Rayong. This implies that traveling by HSR may take more time than the existing transportation modes even though passengers can access HSR station within 10 minutes. This is because that an HSR mode requires waiting time at a terminal.

*Recommendations:*

Accommodation seems to be the most directly affected sector. Hotel occupancy rates in Rayong mainland, excluding islands, might be reduced because shorter travel time by HSR facilitates travelers who do not own cars to make a one-day trip in Rayong. In this regard, hotel businesses in Rayong should cooperate with transport providers, HSR and transit buses, and travel agencies or tourist attractions to create holiday packages that include hotel deals for a short stay (one night, for instance). To make this possible, Rayong should promote tourism activities that require overnight stay. For example, Andorra has contracted Cirque Du Soleil for a summer-month-long free nightly show to attract overnight stays and combat tourism seasonality (Andorra Tourism, 2017).

Meetings, incentives, conferences, and exhibitions (MICE) are potential markets that players in the accommodation sector in Rayong should keep an eye on. As mentioned earlier, regarding Rayong promoting educational tourism by targeting educational institutions, hotel businesses with sufficient room capacity are suggested to support educational tourism by accommodating MICE travelers, especially for conferences or seminars relevant to education. Also, coordinating with local carriers and mass transportation, such as HSR, is an advantage when it comes to facilitating a smooth journey for MICE visitors. Several hotels for conferences and seminars in Rayong are listed by Chitsawang (2015) as shown in Table 36.

*Table 36: Accommodation for conference and seminar tourists in Rayong*

<b>Hotels</b>	<b>Room Prices (Baht)</b>	<b>Maximum capacity for MICE (persons)</b>
Kiangtalay Resort	1,000 –3,000	2,000
Brookside Valley Resort	1,600	700
Golden City Rayong Hotel	900 –2,600	500
Rayong Marriott Resort & Spa	3,500 –7,000	500
Rayong Resort	3,700 –4,500	20-500
Kantary Bay Hotel Rayong	2,000 –5,000	400
Novotel Rayong Rim Pae Resort	3,000	300
Kameo Grand Rayong Hotel & Serviced Apartments	2,000	300
Royal Phala Cliff Beach Resort and Spa	1,300 –2,500	50-200
Ao Prao Resort	4,000 –12,000	170
Sai Kaew Beach Resort	4,000 –10,000	140
Nice Beach Hotel	700-1,000	80

*Source: Chitsawang (2015).*

*Limitations & Suggestions for Further Studies:*

The experiments were controlled by only HSR travel time variables. Thus, the results are limited to the time dimension. Otherwise, the results might be different if the scenarios included other conditions such as accommodation and public transit service costs. I acknowledge that each traveler’s decision-making on period of stay at a destination is based upon various factors as discussed. Nevertheless, I finally decided to exclude other variables in the case because of the awareness in complexity and difficulty in the questionnaire design. In this regard, further researchers are suggested to develop the overnight stay decision model with various variables for the measurements in different dimensions.

## CONCLUSION

Thailand's HSR development plans lacks of the study of negative impacts on tourism especially a decrease in length of stay at touristic cities due to shorter travel time. Moreover, the relevant existing studies are rare. I, therefore, aim to investigate the impact of Thailand's HSR development plan on overnight stay in the Rayong Province. The results are similar to the literature addressed in the first chapter that HSR has both advantages and disadvantages for a tourist destination. Five hundred and two non-probability samples from Bangkok indicate that the upcoming HSR eastern line in Thailand impacts tourism in Rayong both positively and negatively.

### *Positive Impacts:*

HSR definitely stimulates Bangkok respondents' tendency to travel to Rayong for leisure or VFR, wherein their decision-making is associated with ages and educational levels but not associated with gender, income, and occupation. Interestingly, respondents with undergraduate education or below prefer to go on trips more than highly educated people. Safety and security, service convenience, luggage and souvenir purchase, travel time, onboard comfort and fare rate, and service frequency are important factors for using HSR in the trip. Additionally, HSR strongly attract users from a public minibus/van mode but not those who own private cars. As a result, HSR increase the number of tourists who travel to Rayong and lead to the development of mass transportation systems in Eastern Thailand, as expected by the government.

### *Negative Impacts:*

HSR decreases length of stay for tourism and leisure or VFR in Rayong. Respondents significantly change from overnight to one-day trip in Rayong when the time access to HSR and total travel time are shorter. Additionally, HSR does not increase visits in other cities connected to its rail line, Chachoengsao, Chon Buri Municipality, Si Racha, and Pattaya because respondents have already preferred traveling to Rayong without stopping by other destinations along the route. Moreover, the visits in four cities slightly decrease after the opening of HSR. Consequently, the improved accessibility by HSR might disappoint the Thai government and DMOs that HSR cannot increase visits to all cities in the region and is not able to attract tourists to stay in Rayong longer.

Because tourism is a holistic process and its connectivity flow is a background of the study, the most important suggestion for tourism in Rayong after HSR operation is coordination and cooperation from related parties. Additionally, it is important that a focal point in tourism activities to link all parties for coordination should be determined. Regarding tourism marketing, Thai DMOs, EECO and relevant tourism organizations and businesses should aware of the incoming HSR and its impacts toward tourism in Rayong, especially the length of stay. They should study the cases relevant to tourism marketing

strategies in increasing overnight stay in tourism destinations. This will assist them in developing or adjusting tourism campaigns and strategic plans for the changes in travel behavior by HSR.

In the end, several limitations of this research should be noted: (1) At the time of the study, data and information relevant to the HSR construction was not clear and precise. Also, academic studies on HSR's impacts on Thailand tourism were a few. (2) In the case that respondents were categorized into subgroups, this also minimized sample sizes. Thus, further studies should separate the subtopics where larger sample sizes should be collected. (3) The results only apply to one area—Rayong. To generalize the findings, further investigations into other cities should be conducted.

## REFERENCE LIST

1. Aho, S. K. (2001). Towards a general theory of touristic experiences: Modelling experience process in tourism. *Tourism Review*, 56(3/4), 33–37.
2. Albalate, D., & Queralt, G. B. (2017). *Evaluating high-speed rail: interdisciplinary perspectives*. London: Routledge, Taylor & Francis Group.
3. Albalate, D., Campos, J., & Jiménez, J. L. (2017). Tourism and high speed rail in Spain: Does the AVE increase local visitors?, *Annals of Tourism Research*, 65, 71-82.
4. America 2050. (2011). *High-Speed Rail in America*. Lincoln Institute of Land Policy. Retrieved from <http://www.america2050.org/pdf/HSR-in-America-Complete.pdf>
5. Andersen, S. (n.d.). Basic Structure of High Speed Rail Operation. In Seminar/Workshop on Approaching an European High Speed Rail Network. Retrieved September 12, 2018 from [http://ec.europa.eu/enlargement/taix/dyn/create\\_speech.jsp?speechID=20918&key=fdffa50a083239675400f0e75ddfbf7b](http://ec.europa.eu/enlargement/taix/dyn/create_speech.jsp?speechID=20918&key=fdffa50a083239675400f0e75ddfbf7b)
6. Andorra Tourism. (2017, October 4). *Andorra's New Product Development*. Personal Collection of Erasmus Mundus European Master in Tourism Management, Course: Partnership and Network Management in Tourism, Andorra.
7. Arpon, Y.L. (2017, July 13). Thai govt okays \$7b high-speed rail despite criticisms. *The Straits Times*. Retrieved September 12, 2018 from <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/thai-govt-okays-7b-high-speed-rail-despite-criticisms>
8. Azmi, A. (2017, May 24). A booming Muslim destination: A glimpse into Thailand's other side. *Borneo Bulletin, Spectrum*. Retrieved September 5, 2018 from <http://www.thaiembassy.org/bsb/contents/files/news-20170613-092243-457526.pdf>
9. Babonea, A.M. & Voicu, M.C. (2011). Questionnaires Pretesting in Marketing Research. *Challenges of the Knowledge Society. Economy*.1323-1330.
10. Bradley, C. & Mwakalonge, J. (n.d.). *Factors to be considered in Planning High Speed Rails: Time, Population, Economic Markets, and Track Mileage*. South Carolina State University.

11. Bradley, M. and Daly, A. (1991). *Estimation of Logit Choice Models using Mixed Stated Preference and Revealed Preference Information*. Presented to 6th International Conference on Travel Behaviour, Quebec.
12. Boonyaprawit, T. (2018, March 20). *One Belt, One Road: อภิรมหาโปรเจกต์ มุ่งสู่ EEC*. Presented to the annual meeting of the Chon Buri Real Estate Association, Chon Buri.
13. Brown, S. (2010). Likert Scale Examples for Surveys. Iowa State University Extension. Retrieved from <https://www.extension.iastate.edu/Documents/ANR/LikertScaleExamplesforSurveys.pdf>
14. Burge, P., Kim, W.C. & Rohr, C. (2011). Modelling Demand for Long- Distance Travel in Great Britain: Stated preference surveys to support the modelling of demand for high-speed rail. *RAND Europe*. Cambridge.
15. Camilli, G., & Hopkins, K. D. (1978). Applicability of chi-square to 2 x 2 contingency tables with small expected cell frequencies. *Psychological Bulletin*, 85, 163-167.
16. CAPA, (2018a, February 12). *Bangkok Don Mueang Airport: world's largest LCC airport to surpass 40 million passengers in 2018*. Retrieved from <https://centreforaviation.com/analysis/reports/bangkok-don-mueang-airport-worlds-largest-lcc-airport-to-surpass-40-million-passengers-in-2018-397645>
17. CAPA, (2018b, June 15). *Bangkok Don Mueang Airport: world's largest LCC airport to surpass 40 million passengers in 2018*. Retrieved from <https://centreforaviation.com/analysis/reports/thailand-three-airport-policy-for-bangkok-towards-200m-passengers-422647>
18. Chanruthai, P., Taneerananon, S. & Taneerananon, P. (2013). A study of competitiveness between Low Cost Airlines and High-Speed-Rail: A Case Study of Southern Corridor in Thailand. *Engineering Journal*, 18(2), 142-161.
19. Chen, X. (2013). Assessing the impacts of High-Speed Rail development in China's Yangtze River Delta Megaregion. *Journal of Transportation Technologies*, 3, 113-122.
20. Chen, Z., & Haynes, K. E. (2014). Impact of high-speed rail on international tourism demand in China. *Applied Economics Letters*, 22(1), 57-60.
21. Charoenwongsak, K. (2003). High-speed Railway System in Japan: A Lesson for Thailand. *Japanese Journal Studies*. 30(1), 1-11.
22. Charuvatana, S. (2018, February 24). *ถอดบทเรียนรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนพัฒนาอย่างไร เส้นชัยที่ไทยอาจไปไม่ถึง (1)*. (Songsakul, P., Interviewer). Retrieved October 10, 2018 from <https://thestandard.co/high-speed-rail-thailand-china/>
23. Chiang Mai University. (2014). รายงานสถานการณ์พลังงาน จังหวัดระยอง: โครงการบูรณาการแผนยุทธศาสตร์พลังงาน ระดับกลุ่มจังหวัดตามยุทธศาสตร์ประเทศ [Energy Situation Report Rayong: Integrated Energy Strategy Plan]. <http://www.thaienergydata.in.th/download/ระยอง.pdf>
24. Chitsawang, S. (2015). *Compilation of Accommodation for Tourists in the Seminar Group in Rayong and Nakhon Ratchasima*. Siam University: Department of Tourism and Hospitality Industry.
25. Christer, T. (2012). Tourists' length of stay: The case of international summer visitors to Norway. *Tourism Economics*. 18, 1069-1082.

26. Chuchottaworn, P. (2018). *Thailand's Mega-projects and city development*. Presented in the Senior Executive for Business Development 2018, July 5. Industry and Investment, Bangkok,
27. Cochran, W.G. (1950). The comparison of percentages in matched samples. *Biometrika*, 37, 256-266.
28. Converse, J. M., & Presser, S. (1986). *Survey Questions: Handcrafting the Standardized Questionnaire*. Beverly Hills, CA: Sage.
29. Creswell, J.W. (2014). Chapter One: The selection of a research approach. In: Creswell, J.W. *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. SAGE, 3-23.
30. Crozet, Y. (2005). Time and Passenger Transport. *CEMT/ECMT*, 25-65.
31. Chalabang, W. (2017). Mixed Methods Research. *Nakhom Phanom University Journal*, 7(2), 124-132. <https://www.tci-thaijo.org/index.php/npuj/article/download/86439/76194/>
32. Delaplace, M., Pagliara, F., Perrin, J., & Mermet, S. (2014). Can High Speed Rail Foster the Choice of Destination for Tourism Purpose? *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, 166-175.
33. Delucchi, K. L. (1993). On the use and misuse of chi-square. In G. Keren & C. Lewis (Eds.), *A handbook for data analysis in the behavioral sciences: Statistical issues*, 295-320. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
34. Department of Land Transport [DLT]. (2018, May 5). *กรมการขนส่งทางบก ยกกระดานให้บริการด้วยรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา เปิดตัว!!! รถโดยสารใหม่ 3 เส้นทาง เพิ่มทางเลือก สะดวก คล่องตัวทุกการเดินทาง เพิ่มศักยภาพอู่ตะเภาให้เป็น Hub การบินแห่งใหม่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล*. Retrieved from [https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?\\_did=2035](https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2035)
35. Diao, M., Zhu, Y., & Zhu, J. (2016). Intra-city access to inter-city transport nodes: The implications of high-speed-rail station locations for the urban development of Chinese cities. *Urban Studies*, 54(10), 2249-2267.
36. Economic Intelligence Center. (2013). ลงทุน 2 ล้านล้าน นัยต่อเศรษฐกิจไทย. *ไตรมาส .2013/3*, 53-65.
37. Engel, R.J. & Schutt, R.K. (2009). *The Practice of Research in Social Work (Third Edition)*. Sage Publication Inc.
38. The Eastern Economic Corridor Office [EECO]. (2018a). เอกสารประกอบการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก 27 ก.พ. 2561.ชลบุรี. Retrieved from <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/เอกสารประกอบการสัมมนา%20ระของ%20020461.pdf>
39. EECO. (2018b). *The Market Sounding for The High Speed Rail Linked 3 Airports Project: Fast Track for the Thai Future*. [PowerPoint Slides, Mar 21, 2018]. Retrieved from <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/PPTA-Market%20Sounding%2020180321.pdf>
40. EECO. (2018c). *ลงพื้นที่ที่ฉะเชิงเทรา*. [PowerPoint Slides] [https://www.eeco.or.th/sites/default/files/PPT\\_EECลงพื้นที่ฉะเชิงเทรา\\_28Feb2018.pdf](https://www.eeco.or.th/sites/default/files/PPT_EECลงพื้นที่ฉะเชิงเทรา_28Feb2018.pdf)



41. Ekkarat, S. (2014). Thai Passengers' Expectations and Behavioral Tendency toward Travelling by Bangkok – Chiang Mai High Speed Rail. *International Thai Tourism Journal*, 10(2), 87-100.
42. Espino, R., Román, C., & Ortúzar, J. D. (2006). Analysing Demand for Suburban Trips: A Mixed RP/SP Model with Latent Variables and Interaction Effects. *Springer: Transportation*, 33(3), 241-261.
43. Fienberg, S. E. (1981). *The Contributions of William Cochran to Categorical Data Analysis*. Ft. Belvoir: Defense Technical Information Center.
44. García-Sánchez, A., Fernández-Rubio, E., & Collado, M. D. (2013). Daily Expenses of Foreign Tourists, Length of Stay and Activities: Evidence from Spain. *Tourism Economics*, 19(3), 613-630.
45. Guirao, B., & Campa, J. (2016). Cross Effects between High Speed Rail Lines and Tourism: Looking for Empirical Evidence Using the Spanish Case Study. *Transportation Research Procedia*, 14, 392-401.
46. Gutiérrez, A., & Ortuño, A. (2017). High speed rail and coastal tourism: Identifying passenger profiles and travel behaviour. *PloS ONE*, 12(6), 1-18.
47. Google Maps. (2018a). *Routes from Bangkok to Rayong*. Retrieved from <https://www.google.co.th/maps/dir/Bangkok/Rayong/@13.2389718,100.2762007,9z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x311d6032280d61f3:0x10100b25de24820!2m2!1d100.5017651!2d13.7563309!1m5!1m1!1s0x3102fc3838c33f21:0xc0fb1eef5a254088!2m2!1d101.1473517!2d12.707434!3e0>
48. Google Maps. (2018b). *Routes from Rayong Mueang to Ban Phe Pier*. Retrieved from <https://www.google.co.th/maps/dir/Rayong,+Mueang+Rayong+District,+Rayong/Ban+Phe+Pier,+Kon+Ao+Soi+2%2F1,+Phe,+Mueang+Rayong+District,+Rayong/@12.7599449,100.2020402,9z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x3102fbf483756449:0xe76f94002d45fa8c!2m2!1d101.2816261!2d12.6813957!1m5!1m1!1s0x31030134d72885d9:0xe0792c7f1cad93a1!2m2!1d101.433561!2d12.6236232!3e0>
49. Hotelworks. (2018). EEC-related development in Rayong set to supercharge hotel and tourism sectors. Hotel Market Update April 2018. Retrieved from <https://www.c9hotelworks.com/downloads/rayong-hotel-market-update-2018-04.pdf>
50. Imashiro, M. (1997). Changes in Japan's Transport Market and JNR Privatization. *Japan Railway & Transport Review*. 50-53.
51. Isono, I. (2018). The High-speed Railway (HSR) Service, the Eastern Economic Corridor's Development, and Thailand: A Geographical Simulation Analysis. High-Speed Railway, the EEC, and the Change of the Landscape of Thailand and its Neighboring Countries. *BRC Research Report*, Chapter 2.p.23.
52. Kakaew, K. (2015). *Agrotourism behaviours of Thai tourists at agricultural gardens in Rayong province* (master thesis). Dhurakij Pundit: Faculty of Tourism and Hospitality.
53. Kanasawas, Y. (2013, March 12). โครงการรถไฟความเร็วสูงใน AEC. *BangkokBiz News*. Retrieved May 8, 2018 from [http://www.boj.go.th/upload/content/mrt\\_hs\\_sin\\_may\\_krungthep\\_0313\\_31645.pdf](http://www.boj.go.th/upload/content/mrt_hs_sin_may_krungthep_0313_31645.pdf)

54. Kaufmann, J. & Hanna, F. (2014). Factors That Influence the Success of HSR Stations. *International Journal of Research in Engineering and Technology*, 03(06), 1-7.
55. Khantachavana, S. (2012). รถไฟความเร็วสูง ใครได้ ใครเสีย?. *Economic Intelligence Center*. Retrieved May 8, 2018 from [https://www.scbeic.com/th/detail/file/product/393/dzmg0nagc9/3773\\_20121203115021.pdf](https://www.scbeic.com/th/detail/file/product/393/dzmg0nagc9/3773_20121203115021.pdf)
56. Khaosod. (2018, October 1). ราคาสวยงาม! ค่าตั๋วรถไฟลาว-จีน เกะราคาแล้วตลอดสาย สบายกระเป๋า. *Khaosod International News*. Retrieved 10 September 2018 from [https://www.khaosod.co.th/around-the-world-news/news\\_1629543](https://www.khaosod.co.th/around-the-world-news/news_1629543)
57. Kivunja, C., & Kuyini, A. B. (2017). Understanding and Applying Research Paradigms in Educational Contexts. *International Journal of Higher Education*, 6(5), 26-41.
58. Kraska-Miller, M. (2014). *Nonparametric statistics for social and behavioral sciences*. Boca Raton: CRC Press.
59. Li, S. (2018). *High Speed Railways – Case of China*. Regional EST Training Course at United Nations University. [PowerPoint slides]. Retrieved from <http://www.uncrd.or.jp/content/documents/5917Presentation%20High%20Speed%20Railways-Ms.%20Li.pdf>
60. Levinson, D. M. (2012). Accessibility impacts of high-speed rail. *Journal of Transport Geography*, 22, 288-291.
61. Lu, M., Zhu, H., Luo, X., & Lei, L. (2014). Intercity Travel Demand Analysis Model. *Advances in Mechanical Engineering*, 6, 108-180.
62. Masawang, A. (2013). *Impacts of Eastern Hi-Speed Train on Van and Bus Services*. (unpublished master's thesis). Thammasat University, Bangkok, Thailand.
63. McHugh, M.L. (2013). The Chi-Square test of Independence. *Biochemia medica*, 23(2), 143-9.
64. Ministry of Transport. (2014). *Thailand Transport Infrastructure Development Strategy 2015-2022*. Retrieved 10 January, 2018 from <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=462>
65. Ministry of Transport. (2016). *Infrastructure Opportunities under Thailand 4.0*. [PowerPoint slides]. Retrieved January 4, 2018 from [http://www.mot.go.th/file\\_upload/2560/InfrastructureOpportunities\\_under\\_Thailand\\_4.0.pdf](http://www.mot.go.th/file_upload/2560/InfrastructureOpportunities_under_Thailand_4.0.pdf)
66. Ministry of Transport. (2017). การประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปการศึกษาโครงการ). *โครงการศึกษาทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคาและการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต้อ 3 สนามบินแบบ ไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา)*. Retrieved from <http://www.hsr3airports.com/wp-content/uploads/2017/11/PPTA-Presentation-PP2-16-17-E0%B8%95.%E0%B8%84.-2560.pdf>
67. Ministry of Transport & Ministry of Finance. (n.d.). *Railways Development Policy: The Market Sounding for High Speed Rail for Thailand – Fast Track for the Thai*

- Future. *Development Policy & Economic Analysis*. Retrieved from [http://www.thaiappraisal.org/pdfNew/Monthly\\_Forum/monthly/99monthly99\\_doc\\_pic\\_het.2.pdf](http://www.thaiappraisal.org/pdfNew/Monthly_Forum/monthly/99monthly99_doc_pic_het.2.pdf)
68. Ministry of Tourism and Sports. (n.d.). แนวคิดการจัดตั้งองค์กรสำหรับบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูง. *รูปแบบการบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ*. Retrieved from [http://complain.mot.go.th/prproject/files\\_upload/publishonweb/รูปแบบการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง.pdf](http://complain.mot.go.th/prproject/files_upload/publishonweb/รูปแบบการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูง.pdf)
69. Ministry of Tourism and Sports. (2015). *Rayong*. Retrieved from [http://www.mots.go.th/province\\_new/ewt/rayong/ewt\\_news.php?filename=index&nid=77](http://www.mots.go.th/province_new/ewt/rayong/ewt_news.php?filename=index&nid=77)
70. Ministry of Tourism and Sports. (2017). *The Second National Tourism Development Plan (2017-2021)*. Ministry of Tourism and Sports.
71. Ministry of Tourism and Sports. (2018a). *นิยามศัพท์ด้านการท่องเที่ยว*. Retrieved 3 July 2018 from [https://chainat.mots.go.th/download/article/article\\_20180618135139.pdf](https://chainat.mots.go.th/download/article/article_20180618135139.pdf)
72. Ministry of Tourism and Sports. (2018b). *สถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี 2560 (ภาคตะวันออก)*. Retrieved 3 November 2018 from [https://www.mots.go.th/more\\_news.php?cid=504&filename=index](https://www.mots.go.th/more_news.php?cid=504&filename=index)
73. Morikawa, T., Ben-Akiva, M. & Yamada, K. (1991). Forecasting Intercity Rail Ridership Using Revealed Preference and Stated Preference Data. *Transportation Research Record, 1328*, 30-35.
74. MyanmarTimes. (2018, July 6). China-Myanmar high-speed railway quietly back on track. Retrieved 31 October 2018 from <https://www.mmmtimes.com/news/china-myanmar-high-speed-railway-quietly-back-track.html>
75. Nerapoo Sri, P. (2015). *Pattaya High Speed Train Station*. (unpublished master's thesis). Sripatum University, Thailand. Retrieved from <http://dspace.spu.ac.th/handle/123456789/5074>
76. Niglas, K. (2009). How the novice researcher can make sense of mixed methods designs. *International Journal of Multiple Research Approaches, 3*(1), 34-46.
77. Niruttikul, N & C. Ulatan, M.G. (2014). *Customer Satisfaction in Service Quality of Resort Hotel in Rayong Province: Perspectives of Thai Tourists*. Kasetsart University: Faculty of Management Sciences.
78. Office of Transport and Traffic Policy and Planning. (2011). *Executive Summary Report. High-speed Railway Bangkok-Nongkhai: Phase 2 –Nakhonratchasima-Nongkhai*. Retrieved from [http://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/ProjectOTP/2557/Project5/ReportExecutiveSumTH.pdf](http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/ProjectOTP/2557/Project5/ReportExecutiveSumTH.pdf)
79. Pagliara, F., Pietra, A. L., Gomez, J., & Vassallo, J. M. (2015). High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study. *Transport Policy, 37*, 187-194.
80. Pagliara, F., Mauriello, F., & Garofalo, A. (2017). Exploring the interdependences between High Speed Rail systems and tourism: Some evidence from Italy. *Transportation Research Part A, 106*, 300-308.

81. Perneger, T. V., Courvoisier, D. S., Hudelson, P. M., & Gayet-Ageron, A. (2014). Sample size for pre-tests of questionnaires. *Quality of Life Research*, 24(1), 147-151.
82. Phiromyoo, M. (2011). *Opportunities and Difficulties of Long-stay accommodation in Thailand (master's thesis)*. KTH Architecture and the Build Environment: Department of Real Estate & Construction Management.
83. Phuttaraporn, N. (2005). Transit Station Accessibility: A Case Study of Commuters in Downtown Bangkok (unpublished master's thesis). Chulalongkorn University, Thailand.
84. Public Relations Rayong. (2017). *EEC: Opportunity for Thai labours*. Retrieved from [http://pr.prd.go.th/rayong/download/article/article\\_20181012131058.pdf](http://pr.prd.go.th/rayong/download/article/article_20181012131058.pdf)
85. Public Relations Office, Rayong (2016). *Songthaew in Rayong* [Online image]. Retrieved October 2, 2018 from <http://pr.prd.go.th/>
86. Public Relations Office, Rayong (2016). *A Modified truck in Rayong* [Online image]. Retrieved October 2, 2018 from <http://pr.prd.go.th/>
87. Prachachart (2017, Dec 6). Construction of 2 phases EEC high-speed train stuck on EIA Map Ta Phut industrial park. *Prachachart Online*. Retrieved September 10, 2018 from <https://www.prachachat.net/property/news-83144>
88. Purba, A., Nakamura, F., Dwsbu, C. N., Jafri, M., & Pratomo, P. (2017). A current review of high speed railways experiences in Asia and Europe. American Institute of Physics.
89. Rayong City. (n.d.). *การบริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร (แห่งที่ 2)*. Retrieved from <http://www.rayongcity.go.th/images/stories/pdf/busstation.pdf>
90. Sakamoto, R. (2012). *High Speed Railway Productivity: How Does Organizational Restructuring Contribute to HSR Productivity Growth?* (master's thesis). Massachusetts Institute of Technology. Department of Civil & Environmental Engineering.
91. Salkind, N. J. (2010). *Encyclopedia of research design* Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc.
92. Sangiambut, M. (2018, March 20). *One Belt, One Road: อภิธาน์โปรเจกต์ มุ่งสู่ EEC*. Seminar presented at the annual meeting of the Chon Buri Real Estate Association, Chon Buri, Thailand.
93. Sangoseni, O. & Hellman, M., Hill, C. (2013). Development and validation of a questionnaire to assess the effect of online learning on behaviours, attitude and clinical practices of physical therapists in United States regarding of evidence-based practice. *Internet J Allied Health Sci Pract*.11, 1-12.
94. Shyr, Oliver & Chao, C.-W & Huang, C.-K. (2015). Impacts of new transportation systems on tourism behavior: The experience of high-speed rail. *International Journal of Transport Economics*, 42. 89-110.
95. Singhal, R., & Rana, R. (2015). Chi-square test and its application in hypothesis testing. *Journal of the Practice of Cardiovascular Sciences*, 1(1), 69.

96. Social Plus System. (n.d.). เดินทางไป เกาะเสม็ด ระยอง. Retrieved October 10, 2018 from <http://www.koh-samet.org/go-to-samet.htm>
97. Songmuang, T. & Ocha, W. (2016). ASEAN Connectivity: What could high speed rail bring to Thailand?. *Aphet Journal*, 5(2). p. 28-39.
98. Steadmon, C.E. & Kasavana, M. L. (1988). *Managing Front Office Operations – Second Edition*. The Educational Institute.
99. Sun, Y. & Lin, Z. (2017). Move fast, travel slow: the influence of high-speed rail on tourism in Taiwan. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(3), 433-450.
100. Susangkarn, C.et.al. (2012). Facilitating the International Railway Network to Promote Thailand as an Economic and Touristic Hub of the Region. *Thailand Development Research Institute*.
101. Suwannakul, E. (2014). Thai passengers' behavioral tendency toward travelling Bangkok – Chiang Mai with High Speed Rail compared to Low Cost Airline. *Journal of International and Thai Tourism*, 10(2), 87-100.
102. Thailand Board of Investment. (2017). *Opportunity Thailand: Innovation - Driven Economy*. Office of the Board of Investment. Retrieved from [https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure\\_2017-opportunity\\_thailand-EN-20170210\\_30843.pdf](https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure_2017-opportunity_thailand-EN-20170210_30843.pdf)
103. Thailand Development Research Institute. (2014). ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากนโยบายค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ 300 บาทต่อวัน และเงินเดือนปริญญาตรี 15,000 บาท. Retrieved from <https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2014/04/wb101.pdf>
104. ThaiPBS. (2013, July 13). เที่ยงให้รู้เรื่อง : รถไฟฟ้าความเร็วสูงกับ รถไฟรางคู่ แบบไหนคุ้มค่ากว่ากัน?/Ruth Banomyong/ เที่ยงให้รู้เรื่อง [Video File]. Retrieved from [https://www.youtube.com/watch?v=oyb8iATG\\_qQ](https://www.youtube.com/watch?v=oyb8iATG_qQ)
105. The State Railway of Thailand. (2017). The study, review and analysis of appropriateness of the High-Speed Train Connected Three Airports (Don Mueang, Suvarnabhumi & U-Tapao airports). In the 1st meeting of the public participation meeting, Pattaya, Chon Buri Thailand. Retrieved January 10, 2018 from <http://www.hsr3airports.com>.
106. Thrane, C. & Farstad, E. (2011). Domestic tourism expenditures: The non-linear effects of length of stay and travel party size. *Tourism Management*, 32, 46–52.
107. Tse, C., Wang, J. & Zhao, J. (2012). High Speed Rail and Commuting Patterns in Yangtze River Delta: An Initial Observation. ASME. ASME/IEEE Joint Rail Conference, 2012 Joint Rail Conference. 837-847.
108. Thienchai, P. (2018, March 20). *One Belt, One Road: อภิธานโปรดเจค มุ่งสู่ EEC*. Seminar presented at the annual meeting of the Chon Buri Real Estate Association, Chon Buri, Thailand.
109. Tangnirandorn, A. (2017, July 27). สํารวจรถไฟเงินทั่วโลก. *BangkokBiz News*. Retrieved 31 October 2018 from <http://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/642002>
110. Thaipost. (2018, Sept 3). มาเลเซีย-สิงคโปร์ตกลงเลื่อนโปรเจกต์รถไฟความเร็วสูง 2 ปี. *Thaipost*. Retrieved Sept 10, 2018 from <https://www.thaipost.net/main/detail/16744>

111. Thailand Tourism Council. (2018). แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยใน EEC. Retrieved from <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว.pdf>
112. Thienthong, A. & Sitthiprom, A. (2012). Forecasts the impact of Thailand – China’s High Speed Rail on SME Business in Nong Khai Province. *KKU Res. J.(be)* 2012; 11(1): 32-44.
113. The Thai National Bureau of Statistics (2017). *Labor force census: January 2017*. Retrieved from <http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/themes/files/lfs60/reportJan.pdf>
114. The National Economic and Social Development Board (2018). *Gross Regional and Provincial Product, Chain Volume Measures (2016 Edition)*. Retrieved from [http://www.nesdb.go.th/nesdb\\_en/ewt\\_dl\\_link.php?nid=4317](http://www.nesdb.go.th/nesdb_en/ewt_dl_link.php?nid=4317)
115. The National Economic and Social Development Board. (2016). *แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ.2560-2564)*. Retrieved from [http://www.nesdb.go.th/ewt\\_dl\\_link.php?nid=6381](http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6381)
116. The State Railway of Thailand. (2018). *ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชน การร่วมลงทุนกับเอกชนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน*. Retrieved from <http://www.railway.co.th/download/2561/Invitation-to-Tender-HSR3Airports.pdf>
117. The Union Internationale des Chemins de fer. (2018). The definition of High Speed Rail. *UIC eNews*. Retrieved 5 September 2018 from [https://www.uic.org/com/uic-e-news/596-high-speed/article/the-definition-of-high-speed-rail?page=thickbox\\_enews](https://www.uic.org/com/uic-e-news/596-high-speed/article/the-definition-of-high-speed-rail?page=thickbox_enews)
118. Tourism Authority of Thailand (2012). *It’s the time to Rayong*. Retrieved from <http://www.tatcontactcenter.com>
119. Tourism Authority of Thailand [TAT]. (2015). *ระยอง. หลงรักประเทศไทย*. Tourism Authority of Thailand. Retrieved from [https://thai.tourismthailand.org/fileadmin/upload\\_img/Multimedia/Ebrochure/246/Rayong-1461147365.pdf](https://thai.tourismthailand.org/fileadmin/upload_img/Multimedia/Ebrochure/246/Rayong-1461147365.pdf)
120. TAT. (2017). *แนะนำสถานที่ชื่อของฝาก...จากระยอง*. *Review Thailand*. Retrieved from <http://review.tourismthailand.org/allrayong1/>
121. TAT. (2018, April 27). Rayong Fruit Festival 2018 returns 1-5 June, but fruit buffets at orchards are now open. *TAT News*. Retrieved from <https://www.tatnews.org/2018/04/rayong-fruit-festival-2018-returns-1-5-june-but-fruit-buffets-at-orchards-are-now-open/>
122. Upala, P. (2010). *Application of Stated Preference (SP) Techniques for Measuring Performance of Medium Transit: A Case Study of Bus and Passenger Van*. National Research Council of Thailand.
123. Upala, P., Narupiti, S. & Batley, R. (2007). Valuing Passenger Van Service in Bangkok based on Stated Preference Surveying Techniques. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 7, 63-77.
124. Urry, J. (2006). Travelling Times. *European Journal of Communication* 21(3). 357-372.

125. Uttaradit Rajabhat University. (n.d.) สูตรการคำนวณค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถทั่วไป. Retrieved from <http://president.uru.ac.th/carrui/template%20Car%20Uttaradit%20Rajabhat%20University.html>
126. U-Tapao International Airport. (2017). การเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภ. Retrieved from <https://www.facebook.com/UTapaoRayongPattayaInternationalAirport/posts/การเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภ-เนื่องจากท่าอากาศยานอุตะเภอยู่ภายใน/497240860631218/>
127. U-Tapao International Airport. (2018a). สถิติเปรียบเทียบการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอุตะเภ สนามบินนานาชาติอุตะเภระยอง-พัทยา (ปีงบประมาณ 2558-2561) [PowerPoint slides]. Retrieved from <http://www.utapao.com/pdf/สถิติผู้โดยสาร.pdf>
128. U-Tapao International Airport. (2018b). *History*. Retrieved July 5, 2018 from <http://www.utapao.com/utphistory.php>
129. U-Tapao International Airport. (2018c). อัปเดตกรณีบินล่าช้าสุดก้นหน้อยครั้ง. Retrieved November 1, 2018 from <https://www.facebook.com/UTapaoRayongPattayaInternationalAirport/posts/722363248118977>
130. Wang, J. J., Xu, J., & He, J. (2013). Spatial Impacts of High-Speed Railways in China: A Total-Travel-Time Approach. *Environment and Planning A*, 45(9), 2261-2280.
131. Wang, L., Liu, Y., Mao, L., & Sun, C. (2018). Potential Impacts of China 2030 High-Speed Rail Network on Ground Transportation Accessibility. *Sustainability*, 10(4), 1270.
132. Wang, D., Niu, Y., & Qian, J. (2018). Evolution and optimization of Chinas urban tourism spatial structure: A high speed rail perspective. *Tourism Management*, 64, 218-232.
133. Weijters, B., Cabooter, E., & Schillewaert, N. (2010). The effect of rating scale format on response styles: The number of response categories and response category labels. *International Journal of Research in Marketing*, 27(3), 236–247.
134. Yamane, T. (1967). *Statistics: An Introductory Analysis (Second Edition)*, Harper and Row, New York.
135. Yang, L., Choudhury, F.C., Akiva, Ben-Akiva, M. (2009). *Stated Preference Survey for New Smart Transport Modes and Services: Design, Pilot Study and New Revision*. MIT Portugal Program.
136. Vonk, J. (2011). Cochran's Q test [PowerPoint slides]. *Methodology and Statistics for Linguistic Research*. Retrieved from <http://www.let.rug.nl/nerbonne/teach/rema-stats-meth-seminar/presentations/Vonk-Cochrans-Q-2011-June-7.pdf>

### Websites

1. <http://www.gasthai.com>
2. <http://www.pttplc.com>
3. <https://www.dopa.go.th>

**Interviews**

4. Limsakul, U. Director of Rayong office, Tourism Authority of Thailand. (2018, February 27). Interview.
5. Nirattrakul, Y. Director of the Market Research Division, Tourism Authority of Thailand. (2018, April 4). Interview.

**Phone Inquiries (Short Conversation)**

6. Suvarnabhumiburapha, personal communication, November 12, 2018.
7. Rayong Tour, personal communication, April 2, 2018.
8. A Rayong resident, personal communication, April 5, 2018.



## **APPENDICES**

## Appendix 1: Interview with TAT Rayong (in Thai language)

Limsakul, U. Director of Rayong office, Tourism Authority of Thailand. (2018, February 27). Interview.

**ททท. ระยอง** ก็ถ้าหากว่าที่มองในเรื่องของรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงเนี่ย มันก็จะมีผลกระทบ อะก็คือผลกระทบในเรื่องของการท่องเที่ยวเนี่ย ก็คือในเรื่องของกระทบด้านดีแหละ ก็คือด้านบวกเพราะว่ามันก็จะเอื้อประโยชน์ในเรื่องของตัวเรื่องของการเข้าถึงเนี่ยครับ เพราะว่านักท่องเที่ยวเนี่ยเค้าก็มีโอกาสในเรื่องของช่องทางต่าง ๆ อย่างเช่น มาลงคอนเมืองนะครับ ก็ลงได้ ลงสุวรรณภูมิก็ลงได้ ลงอุตะเภาก็ลงได้ เพราะว่าเท่าที่ทราบข้อมูลเนี่ย ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมงไม่เกิน ฉะนั้นที่มองว่าต่อไปในอนาคตอะครับ นักท่องเที่ยวเนี่ยจะลงที่ไหนก็ได้ก็คือว่าสะดวกทั้งหมด ก็คือว่าเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวเลย ซึ่งมองว่าไฮร์ดไฟฟ้าความเร็วสูงเนี่ยจะเป็นตัวเชื่อมต่อที่ดีครับ คือมองว่าเป็นเรื่องของด้านบวกนะ ก็คือในเรื่องของการท่องเที่ยว มิติด้านการท่องเที่ยวครับ ก็จะเอื้อประโยชน์ทั้งในเรื่องของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามากับนักท่องเที่ยวที่เดินทางออกไปนะครับ อันนี้คือเอื้อประโยชน์มาก รวมถึงคนไทยด้วยครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วมีมองในด้านลบบ้างไหมคะ

**ททท. ระยอง** เอื่อด้านลบ คือจริง ๆ ถ้าหากว่าในเรื่องของด้านลบเนี่ย ที่ยังไม่ได้มองในเรื่องรายละเอียดขนาดนั้น เพราะว่าอาจจะเป็นส่วนราชการอื่นที่เขาเกี่ยวข้อง อาจจะเป็นในเรื่องของอะไรอะครับ เรื่องภูมิทัศน์เมืองอันนั้นที่ไม่ทราบ ในเรื่องของอะไรอะครับ การลงทุนอะไรพวกนั้นที่ยังไม่ทราบไง นะครับ แต่ว่าถ้าที่มองในเรื่องของประโยชน์ที่ได้จากการท่องเที่ยว ประโยชน์ที่ได้เอื้อที่โครงการนี้อะครับ ส่งต่อไปยังนักท่องเที่ยวหรือผู้โดยสาร ที่ว่ามันเป็นประโยชน์ครับ ที่ไม่ได้มองว่ามันไม่เป็นประโยชน์นะ

**ผู้สัมภาษณ์** ก็คือตอนนี้ ททท. ไม่ได้มีการศึกษาเรื่องนี้

**ททท. ระยอง** ยัง ยังครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วอนาคตคิดว่าจะศึกษาเรื่องนี้ไหมคะ หรือยังไม่ทราบ

**ททท. ระยอง** อันนี้ไม่ทราบ เพราะว่าของที่จะเป็นในเรื่องของตลาดในประเทศ

**ผู้สัมภาษณ์** เน้นไปร โมท โปร โมชั่นมากกว่าใช่ไหมคะ

**ททท. ระยอง** อ่าใช่ครับ อันนี้คืออันนี้อาจจะต้องไปตามของผู้อำนวยความสะดวกวิจัยการตลาดที่ Headquarter อีกทีหนึ่ง

**ผู้สัมภาษณ์** คุณขูตินะคะ

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ อันนี้ต้องไปสัมภาษณ์

**ผู้สัมภาษณ์** อันนั้นก็จะมีไปคุยกับท่านนั้นเหมือนกัน

**ททท. ระยอง** ครับ แต่ว่าถ้าที่มองในเรื่องของตัว Destination ของที่เองนะครับ ที่ระยองเนี่ย ที่มองว่าโครงการเนี่ยมันดี นักท่องเที่ยวเนี่ย คือมันนั่งต่อไปในอนาคตเนี่ย แทนที่มันจะลงที่อุตะเภอย่างเดียวนะ บางครั้งก็ไม่สะดวกเพราะว่าเที่ยวบินมันไม่ได้ครอบคลุมทั้งหมด แต่ว่าหากว่ามันมีการเชื่อมต่อคอนเมือง สุวรรณภูมิ อุตะเภา อ่าถ้าถามว่ามันจะมีหลาย Destination ที่บินมาจากทั่วโลกอะครับ มาลงที่

สุวรรณภูมิ ที่อยู่เกาะไม่มี มาลงที่คอนเมืองที่บางสายการบินก็ไม่ได้แบบมีเที่ยวบินมาลงที่อยู่เกาะ ซึ่งก็มองว่าดีครับ แล้วก็นักท่องเที่ยวสามารถที่จะ Manage ในเรื่องของเวลา ในเรื่องของการเดินทางได้ ต่อไปก็มองว่าในเรื่องของเวลาของเที่ยวบิน กับเวลาที่ใช้ในการเดินทางเนี่ย มันก็จะเป็นในเรื่องของนักท่องเที่ยวเนี่ยจะไม่ให้ความสำคัญอีกต่อไป นะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ไม่ได้ให้ความสำคัญอีกต่อไป แต่ไปในมิติไหนอะคะ ถ้าเกิดคิดว่าไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ต่อไป

**ททท. ระยอง** คือ คือต่อไปเนี่ยเขาก็จะไปในเรื่องของ Concern ในเรื่องของพวกแหล่งท่องเที่ยวมากกว่านะครับ หรือว่าในเรื่องของตัว Facility ในแหล่งท่องเที่ยวเนี่ย ๆ มากกว่า หรือว่า Activity ในแหล่งท่องเที่ยวเนี่ยมากกว่า เพราะต่อไปเรื่องของการเดินทางเนี่ยก็ถือว่าถ้าโครงการนี้เสร็จ 100% สมบูรณ์นะครับ ก็คืออาจจะต้อง คือการเดินทางมันสะดวกแล้วไง มันไม่ต้องจำเป็นจะต้องแบบไปนั่งกังวลในประเด็นที่ ที่อะไรอะครับ ที่ไม่เอื้อประโยชน์ละ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วถ้าสมมติว่า คือท่าน ผอ. คิดว่า ณ ตอนนี้ ในเรื่องของการขนส่งภายในระยองอะคะ มันสามารถที่จะรองรับอย่างตัว Connect ไปสู่สถานีอันเนี่ยอะคะ

**ททท. ระยอง** โอเค อันนี้คือปัญหา เพราะที่มองในเรื่องของการเชื่อมต่อ

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่

**ททท. ระยอง** ตรงที่สนามบินเนี่ย ตรงนี้ที่ไม่กังวล แต่ว่าถ้ามาในเรื่องของการเชื่อมต่อนะครับ จากสถานีปลายทางที่อยู่เกาะ หรือจะไปตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ของจังหวัดระยองเนี่ย อาจจะยังไม่ตอบโจทย์เพราะว่ายังไม่เห็นในเรื่องของตัวระบบขนส่งมวลชนที่จะไปเอื้อให้กับนักท่องเที่ยว แล้วสมมติว่าถ้ามีการลงทุนในเรื่องของตัวระบบขนส่งมวลชนนะครับ ที่ก็มั่นใจว่ายังไม่ไปแบบครอบคลุมทุกพื้นที่ที่เป็นในเรื่องของแหล่งท่องเที่ยว นะครับ ที่มองในเรื่องของระบบขนส่งของทางบ้านเราเองเนี่ยยังจะต้องพัฒนารองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ที่มีอยู่กระจายไปทั่วของจังหวัดครับ มันยังไม่ครอบคลุม

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วอย่างเห็นได้จากสถิติของกรมการท่องเที่ยว คือนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาเที่ยวที่ระยองส่วนใหญ่จะเป็นคนไทยมาก ๆ เลย

**ททท. ระยอง** เออคนไทยมากกว่าครับ

**ผู้สัมภาษณ์** คนไทยมาก ๆ เลย แล้วคือมันคนไทยประมาณแบบ 90% เลย แล้วถ้าคิดว่าถ้าสมมติว่าตัวรถไฟความเร็วสูงนี้เข้ามาจะเปลี่ยนแปลงสัดส่วนนี้มากน้อยไหมคะ

**ททท. ระยอง** พี่ว่าน่าจะเปลี่ยนแปลงครับ

**ผู้สัมภาษณ์** คือนักท่องเที่ยวต่างชาติอาจจะมากขึ้น

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ คือ ณ ตอนนี้เองเนี่ย ก็คือว่านักท่องเที่ยวเนี่ยเขาก็จะรู้จัก อย่างเช่น อยู่เกาะ เวลาการเปิดเที่ยวบินของสายการบินจากต่างประเทศเข้ามาเนี่ย Destination ที่ถูกนำเสนอก็คือพัทยา เพราะทุกคนจะรู้จักพัทยา แต่ทุกคนจะไม่รู้จักระยอง นะครับ แต่ว่าวันที่มีการเชื่อมต่อเนี่ย พี่มองว่าในเรื่องของการสร้างความรับรู้ โอกาสทางด้านการตลาด หรือว่าโอกาสทางด้านประชาสัมพันธ์นะครับ ของจังหวัดระยองเนี่ยจะมีมากขึ้นนะครับ เนื่องจากว่าของระยองเองเนี่ยเราก็ถือว่าเป็นจุดหมายปลายทางเรื่องการท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งใหม่ ที่

นักท่องเที่ยวนี้อาจอยากที่จะเดินทางจากแหล่งท่องเที่ยวกระแสหลักอะคริบ จากพัทยาเนี่ย เขามองว่าเขามาท่องเที่ยวบ่อยอยู่แล้ว แต่ว่าเขาอาจจะต้องแบบหา Routing ใหม่ ๆ ในขณะที่เดียวกันเนี่ยที่มองว่าในเรื่องของตัวผู้ประกอบการเอง เขาก็อยากจะทำเสนออะไรที่มันเป็น Product ใหม่ ๆ อย่างเช่นอาจจะไปเป็น เกาะเสม็ด Combine กับพัทยานะคริบ หรือว่าพัทยาก็อาจจะมา Combine กับระยองแล้วก็จินตบุรี หรือว่าเชื่อมต่อไปตราดก็ได้คริบ หรือที่ยังมองอีกด้านนึงก็คือว่าอย่างตราดเองเนี่ยก็ยังมีสนามบินนะคริบ แต่ว่ามันเป็นสายการบินของเอกชนที่เค้า Operate ของเขาอยู่ไม่ว่าจะในเรื่องของสนามบินก็ดี ซึ่งตรงเนี่ยที่มองว่าต่อไปเนี่ย ถึงแม้ว่านักท่องเที่ยวจะเลือกไปที่สุวรรณภูมิหรือดอนเมืองนะคริบ ที่ไม่ได้มีสายการบินนี้ Operate อยู่อะคริบ เขาก็สามารถที่จะเดินทางตรงนี้ได้ อันนี้คือประโยชน์ในเรื่องของการกระจายตัวนักท่องเที่ยวมาอยู่ในภูมิภาคตะวันออกนะ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วส่วนใหญ่คนที่มาท่องเที่ยว อย่างโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวไทยอะคริบ ที่จะมาระยองอะคริบ ส่วนใหญ่เขาจะมาด้วยรถพาหนะส่วนบุคคลอยู่แล้ว

**ททท. ระยอง** คือที่มองเป็นสองกลุ่มนะ อย่างกลุ่มที่อยู่ที่กรุงเทพมหานครหรือว่าปริมณฑลนะคริบ ส่วนใหญ่ก็จะเป็นเรื่องของการขับรถส่วนตัวเที่ยวอยู่อะคริบ พอนึกเดินทางได้ นึกอยากจะกิน ยกตัวอย่างว่าสมมติว่าเขารู้จักอะไรในเรื่องของอาหารการกินมาในเรื่องของซีฟู้ด หรือว่าในเรื่องของอาหารถิ่น เขานึกอยากจะกินตามกระแส เขาก็สามารถแล้วรู้ข้อมูลเขาก็สามารถที่จะออกเดินทางได้ทันที โดยที่ไม่ต้องวางแผนล่วงหน้าอะคริบ เพราะว่าในเรื่องของการเดินทางเนี่ยมันไม่ไกล ณ ปัจจุบันเนี่ยมันก็มีในเรื่องของถนนที่เชื่อมต่อจากกรุงเทพฯ มาสู่พัทยา เอ๊ย โทษที มาสู่ระยองสะดวก เส้นอะไรคริบ เส้น 36 แล้วก็เส้น Motorway เนี่ยนะคริบ แล้วก็ที่ยังมองว่าในเรื่องอีกกลุ่มนึงก็คือกลุ่มพวกที่ศึกษาดูงานนะคริบ ตรงเนี่ยก็จะมาจากภูมิภาคอื่น อย่างเช่น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับภูมิภาคภาคกลางนะคริบที่เขาต้องการมาศึกษาดูงาน บวกกับแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นหาดทรายชายทะเลของระยองนะคริบ หรือว่าเป็นในเรื่องของชุมชนท่องเที่ยวอะคริบ เพราะว่าหนึ่งก็คือในเรื่องของการเดินทางที่ไม่ไกลนะคริบ ถ้าหากว่าเทียบเคียงกับการที่จากภูมิภาคตะวันออกไปภาคใต้ค่อนข้างไกล ต้องการใช้เวลา ประเด็นที่สองก็คือในเรื่องของค่าใช้จ่ายนะคริบ ว่าการเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือว่าภาคกลางมาที่ระยองเองเนี่ยค่าใช้จ่ายต่อคนต่อหัวเนี่ยไม่สูง ซึ่งถามว่าคนที่เดินทางหรือว่าหน่วยงานจัดลักษณะของ Incentive หรือว่าลักษณะของการจัด Outing หรือการจัดประชุมนอกสถานที่ ที่มองว่าเขามีความคุ้มค่าในการใช้จ่าย

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วถ้าในมุมมองจากเฉพาะนักท่องเที่ยวไทยจากกรุงเทพฯ ที่เดินทางมาตรงเนี่ยอะคริบ ถ้าสมมติว่ามันมีรถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้น คือคิดว่าเขาจะ Shift จากตัวขับรถมามาใช้รถไฟความเร็วสูงแทนไหมคะ ในแง่ของความคุ้มค่า

**ททท. ระยอง** เอ่อคือตอนนี้ที่ยังไม่รู้ค่าใช้จ่ายนะ ว่าค่าใช้จ่ายต่อคนต่อหัวเนี่ยเท่าไร

**ผู้สัมภาษณ์** ประมาณ 600 บาท Return

**ททท. ระยอง** เอ่อ Return โอเค Two-ways

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่ค่ะ

**ททท. ระยอง** พี่ว่าตรงเนี่ยก็ต้องคิดอีกทีนึงนะ

**ผู้สัมภาษณ์** เพราะมันต้อง Concern เรื่องของ Connection ในระยองด้วย

**ททท. ระยอง** ใช่คริบ คือถ้าหากว่า เอออย่างนี้ คือถ้าหากว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยคนเดียว ที่มองว่าความคุ้มค่าของค่าใช้จ่ายที่

เขาเสียไปเรื่องของค่าโดยสาร 600 บาท มองว่าคุ้มไหมก็คุ้ม แต่ถ้ามีการเดินทางที่เกิดขึ้นมากกว่า 3 คนขึ้นไปนะครับ คือที่มองในเรื่องของ ค่าใช้จ่ายที่มากแล้วเฉลี่ยระหว่างการนั่งรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงกับการที่ขับรถส่วนตัวมา เรื่องค่าใช้จ่ายถ้าคนที่แบบ Concern เรื่องค่าใช้จ่ายเนี่ยอาจจะไม่คุ้ม แต่ถ้ามองในเรื่องของมิติเวลานะครับ ที่มองในเรื่องของมิติเวลานี้ที่มองว่าความคุ้มค่าของเวลาที่เขาอาจจะไม่มีในสังคมเมือง แต่ว่าเขาสามารถที่จะมาใช้รถความเร็วสูงเนี่ย มาเที่ยวที่ระยะของเนี่ย ที่ว่าคุ้มค่าครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วคิดว่าคือนักท่องเที่ยวไทยส่วนใหญ่ที่มีระยะของ จากสถิติเขาบอกเห็นบอกว่า Day of stay ก็คือ 1 เอ่อประมาณ 1.8 วัน ก็น่าจะค้าง 1 คืน แปลว่าค้าง 1 คืนปะคะ

**ททท. ระยอง** คือตอนนี้เนี่ยพฤติกรรมมันแล้วแต่วัตถุประสงค์ของนักท่องเที่ยวด้วยนะครับ คือที่ที่บอกแหละครับว่าถ้าเขา เอ่อถ้า มันไม่มีในเรื่องของ Event นะครับ ถ้ามี Event นี้คือว่าไปอย่าง มันสามารถที่จะสร้างให้เขาเนี่ยมาพักเฉลี่ยอะเพิ่มขึ้น มา Overnight มากขึ้น แต่ถ้ามันไม่มีในเรื่องของตัว Event เข้ามาจันนะครับ อย่างตอนที่ที่พูดไปว่าถ้าเขาเนี่ยก็อาจจะกินอาหารถิ่น คือบางคนเนี่ยไลฟ์สไตล์ของเขา เนี่ย อยู่ ๆ อะ เนี่ยอาจจะเปลี่ยนสถานที่กินข้าว เขาก็สามารถที่จะนั่งรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงมาลงที่ระยองกินข้าว กินซีฟู้ดเสร็จ เขาก็สามารถที่จะเดินทางกลับได้ทันที ครับ ซึ่งที่มองว่ามันก็เอื้อเหมือนกัน เพราะว่าตอนนี้เนี่ยนักท่องเที่ยวเราไม่ได้มองในเรื่องของนักท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว แต่เรายังมองในเรื่องของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเข้ากลับเย็นด้วยเหมือนกันนะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** กลุ่มที่สนใจใช้ไหมคะ

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วอย่างนี้คิดว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวที่เขามาแล้วเขา สมมติเป็นกลุ่มที่ค้างคืนอะคะ ถ้าสมมติว่ารถไฟความเร็วสูงมันเสร็จแล้วเนี่ย มันทำมันย่นระยะเวลาทุก ๆ อย่าง มันจะทำให้เขาแบบเปลี่ยนจากการค้างคืนมาเป็น One-day trip แทนไหม

**ททท. ระยอง** อืม อันนี้ประเด็นนี้น่าสนใจเหมือนกันนะ

**ผู้สัมภาษณ์** คือมันมี Paper ที่ศึกษาเรื่องนี้ในหลาย ๆ ประเทศนะคะ อย่างในฝรั่งเศสเนี่ยคะ คือหลังจากที่รถไฟความเร็วสูงสร้างเสร็จแล้วคือมันช่วยดึงนักท่องเที่ยวมาเยอะมากก็จริง แต่สุดท้ายผลปรากฏว่าไม่มี Overnight แล้วคนที่ลำบากก็คือธุรกิจท่องเที่ยวในท้องถิ่นเอง

**ททท. ระยอง** คือถ้าที่มอง เอ่อมันแล้วแต่สถานการณ์นะ อย่างเช่นในช่วงของคนเดินทางมา ถามว่ามันสามารถเอามาทดแทนกันได้ไหม คือ ณ ตอนนี้นะที่ดูในเรื่องของจำนวนห้องพัก ที่จังหวัดระยองเองเนี่ยมีประมาณ 12,600 กว่าห้องนะครับ ถ้าถามว่าถ้าเขาอยู่ในเรื่องของเหตุผลตัวนี้ หรือว่ามีงานวิจัยอะไรที่ดี ๆ ออกมาที่เกี่ยวกับเรื่องผลกระทบนะครับ ทำให้แบบคนที่จะมาลงทุนเนี่ย เขาจะได้ศึกษา หรือว่าวิเคราะห์ออกมาจากงานวิจัย นะครับว่าจะทำให้เขาเนี่ยตัดสินใจที่จะมาลงทุนต่อไหม หรือว่าจะเป็นลักษณะไปลงทุนด้านธุรกิจที่เกี่ยวข้องอย่างอื่นต่อ ที่จะมาแบบทดแทนกลุ่มของผู้โดยสารหรือว่านักท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไปหลังจากที่โครงการนี้เสร็จ มันก็มีหลายปัจจัยเหมือนกันนะ แต่อีกอันนึงที่มองว่ามันน่าจะเกิดก็คือ อย่างบริษัทรถเช่า ไร่ไหมครับ ในเมื่ออย่างว่าเขามาลงที่อู่ตะเภาเนี่ย ถ้าหากว่าไม่มีระบบขนส่งมวลชนอีกธุรกิจหนึ่งที่น่าสนใจก็คือเรื่องของรถไฟธุรกิจรถเช่า ที่ว่าน่าสนใจนะครับ ซึ่งสามารถที่จะจับอาจจะแบบว่าดูในเรื่องของคิดค่าใช้จ่ายเป็นชั่วโมง ปกติเขาจะมีอยู่ละว่าชั่วโมงนึงเขาคิดเท่าไร สองชั่วโมงคิดเท่าไร หรือว่า 1 วันคิดเท่าไร ซึ่งตรงนี้ที่มองว่ามันน่าจะไปได้ดีนะครับ กรณีที่ ที่อะไรนะครับ คือเรื่องของรถลุนนะ หรือแม้กระทั่งในเรื่องของโรงแรม ที่อาจจะมองว่า อาจจะไม่น่าจำเป็นจะต้องแบบรับนักท่องเที่ยวที่เป็น Overnight อาจจะเป็นลักษณะของ Day use ก็ได้เนะครับ ก็คือว่าหลังจากที่คุณ อาจจะมาต้องการแค่พักผ่อนริมทะเล หรือว่าคุณต้องการมาเล่นน้ำทะเล แล้วก็ต้องการมีสถานที่สำหรับเปลี่ยนเสื้อผ้าเนะครับ ใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง อะไร

อย่างเนี้ยครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ก็จ่ายเป็นรายชั่วโมงไป

**ททท. ระยอง** อ่าก็จ่ายเป็นรายชั่วโมงเอา อาจจะต้องแบบเปลี่ยนในเรื่องของการให้บริการ อาจจะแบบจาก Overnight ลองมาเปลี่ยนเป็นแบบเป็นทางเลือกให้เขาเป็น Day use ได้ไหม พวกคิดเป็นรายชั่วโมงไปอะ ไรอย่างนี้ อันนี้เป็นสิ่งที่ผมมองนะ

**ผู้สัมภาษณ์** อีกทางเลือกนึงอะคะ

**ททท. ระยอง** อีกทางเลือกนึง กรณีของเอ่อประเภทของโรงแรมหรือว่าห้องพักที่เป็นลักษณะนี้อะนะครับ อาจจะต้องปรับตัวมี Optional ให้กับนักท่องเที่ยวเลือกบริโภคมากขึ้นครับ แทนที่เขาจะต้องแบบว่าจะต้องพักอย่างเดียวเนี่ย ผมมองว่ามันอาจจะไม่ตอบโจทย์อะไรพวกนี้ละ

**ผู้สัมภาษณ์** อย่างนี้ก็คือต้องควรสมมติว่าต้องพัฒนาตัว Tourism product ให้มี อย่างเช่น Festival ที่เป็นจัดในกลางคืนเพื่อดึงดูด หรือเปล่า

**ททท. ระยอง** อืม อันนั้นก็มีส่วนนะ เพราะอย่างปกติเท่าที่ที่สังเกตดู ถ้าหากว่ามีการจัดในเรื่องของตัว Event ขึ้นมา Event ก็คือลักษณะมองว่าเป็น Event Marketing เป็นลักษณะของอะไรก็แล้วแต่ เป็น Food Festival หรือว่า Music Festival ก็แล้วแต่เนาะครับ ซึ่ง Event ต่าง ๆ เหล่านี้อะครับสามารถที่จะดึงดูดให้คน Overnight ได้เหมือนกัน หรือว่ามีกิจกรรมอะไรดี ๆ ลักษณะนี้อะครับ ผมมองว่าสามารถที่จะดึงให้คนพักได้

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วคิดว่าถ้าสมมติว่าสร้างรถไฟความเร็วสูงเสร็จแล้ว แล้วมันช่วยเพิ่มการท่องเที่ยวในระยอง คิดว่าในจังหวัดอื่น ๆ ที่รอบข้างอะคะ เขาจะได้รับผล..คิดว่าได้อานิสงส์ไหม ได้เนาะ ได้ครับเพราะว่ามันจะทำให้ระยะการเดินทางมันสั้นขึ้นไงครับ อย่างเช่นปกติเราเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปจันทบุรีมันใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมงกว่าใช่ไหม ครั้นอาจจะย่นมาเหลือแค่ 1 ชั่วโมงละต่อไป มันจะทำให้นักท่องเที่ยวเนี่ย ทำให้แบบแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงจังหวัดระยองเนี่ยอะครับมีโอกาสตรงนั้นเข้าไปด้วย เพราะอย่างน้อยเนี่ย อย่างเราเห็นตัวเลขว่าจากระยองไปจันทบุรี ประมาณ 100 กิโลเมตร ๆ เนี่ยครับ ใช้เวลาประมาณชั่วโมงกว่า น่าสนใจไหม ก็ที่น่าสนใจ ดัดจริตใจได้ทันทีไหม ดัดจริตใจได้ทันทีครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ที่นี้คือมันเรื่องของตัวแคมเปญ 12 เมืองต้องห้ามอะคะ อันนี้คือส่วนตัวหนุงงของหนุเองนิดนึง ก็คือว่าอย่างระยองเนี่ย จับคู่ไปโรโมทกับตราดใช่ปะคะ

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วจันทบุรีก็คือคู่กับสระแก้ว แล้วคือ..

**ททท. ระยอง** อันนั้นคือจะเป็นเมืองต้องห้ามพลาดครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่คะ

**ททท. ระยอง** อย่างของระยองกับตราดเนี่ย เขาก็จับคู่เป็นเมืองเกาะในฝันเนาะครับ ก็คือว่าขายในเรื่องของเกาะ อย่างของเกาะเสม็ดคู่

กับอะไรนะครับ เกาะข้างอะไรอย่างเนี่ยครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ที่นี่คือสงสัยว่าคืออย่าง ททท. ระยองอะคะ รับผิดชอบในพื้นที่ระยองกับจันทบุรี

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วในส่วนของจันทบุรีจะอยู่ในส่วนของ..อ้อไม่ใช่คะ ตราดอะคะ ททท. ตราดก็คือรับผิดชอบเฉพาะตราด สระแก้ว จังหวัดสระแก้วนี่นครนายก ที่นี่คือมันเหมือนมันข้าม ข้ามเขตกันอะคะ อันนี้โลกกัน

**ททท. ระยอง** ไม่ทราบครับ

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อคือเป็นนโยบายมาจาก เป็นแคมเปญมาจากข้างบน

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อโอเคคะ

**ททท. ระยอง** ที่เองก็เพิ่งย้ายมา 3 เดือนเอง

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อ แต่ก่อนอยู่ที่ไหนอะคะ

**ททท. ระยอง** อยู่ภูเก็ตครับ เป็น Local Staff ที่ภูเก็ตมาตลอด แล้วก็โปร โมทครั้งแรกไปหาดใหญ่ 3 ปี ขึ้นเบอร์สอง 3 ปีที่หาดใหญ่ กลับมาเบอร์สองที่ภูเก็ต 3 ปี แล้วก็โปร โมทมาที่นี่เลย

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อ สนุกไหมคะอยู่ที่นี้

**ททท. ระยอง** สนุกครับสนุก อย่างของภูเก็ตเองก็สนุก ปัญหาอีกแบบนึง อันนี้หนักท่องเที่ยวต่างชาติมากกว่าคนไทยเลยอะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** เยอะไซ้ไหมคะ

**ททท. ระยอง** ใช่ครับ 80-20 เลยครับ แล้วสายการบินหนาแน่นมาก สนามบินอย่างกับ บขส. อะครับ แต่ที่นี้สนามบินที่ที่ยังมองว่าไม่ ไม่พร้อมนะ ถ้าที่มองยังไม่พร้อม คือที่ยังนี้ภาพไม่ออกอะครับ ก็คือว่าสนามบินคือยังไม่เห็นในเรื่องของตัวแบบในเรื่องของการก่อสร้างการขยายอะไรอย่างเนี่ยอะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อ มันยังไม่มีการเลยคะ หนูค้นมาหมดแล้ว เข้าใจได้ว่าเขา Politics อยู่ข้างหลังอะไรอย่างเนี่ย Paper หาไม่ได้

**ททท. ระยอง** อ้อ ๆ อันนี้ที่ที่ยังนี้ภาพไม่ออกนะ แต่ว่าเรื่องของการเชื่อมต่อที่น้องมาถามที่ โอเคที่มองเห็นในเรื่องโอกาสทางการตลาด โอกาสในการประชาสัมพันธ์ที่ทางที่รับผิดชอบอยู่ ที่มองว่าโอเค

**ผู้สัมภาษณ์** เพราะว่าส่วนใหญ่ Paper หนูจะโฟกัสไปที่เรื่องของถ้ามันเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวก็จริง แต่มันอาจจะลดจำนวนวันค้างคืนก็ได้ อันนี้คือที่จะโฟกัสอะคะ

**ททท. ระยอง** แล้วที่ตอบตรงประเด็นหรือเปล่าไม่รู้

**ผู้สัมภาษณ์** ก็ได้ค่ะ เดี่ยวถามไปเรื่อย ๆ แล้วกัน แล้วอย่างหนึ่งที่หนูสงสัยคือเวลา ก็อันนี้เขาก็จะแบ่งเป็น Cluster อันนี้จะเป็น Cluster ภาคตะวันออกใช้ไหมคะ

**ททท. ระยอง** เราเป็นภูมิภาคครับ

**ผู้สัมภาษณ์** เป็นภูมิภาคนะคะ แล้วคือท่าน ผอ. คิดว่าจังหวัดไหนใน Cluster เราเนี่ยมันมีบทบาทมากที่สุด หรือว่าเท่ากัน ในเวลาที่ ไซนส์ฟิล์มของการ โปร โมทท่องเที่ยวในภูมิภาค

**ททท. ระยอง** คือมันจะต่างกัน โดยในเรื่องของตัว Destination ที่ที่ได้รับการยอมรับหรือว่ามีชื่อเสียงมาก่อนอะนะ อย่างเช่นถ้าหากว่าถามว่าเวลาที่ไปทำในเรื่องของการตลาดหรือว่าประชาสัมพันธ์ในตลาดต่างประเทศนะครับ อันนี้ที่จะยกตัวอย่างตลาดต่างประเทศก่อนถามว่าเขารู้จักระยองไหม เขาไม่รู้จักระยองนะครับ เขาไม่รู้จักระยอง แต่ถ้าหากว่าคือถ้าถามว่าพัทยาทุกคนรู้จักไหม ทุกคนจะรู้จักพัทยานั่นนี่มองว่าในการทำการตลาดอะจริง ๆ ที่ไม่อยากจะให้แบ่งด้วยซ้ำ เราอาจจะแบบเป็นลักษณะของการทำการตลาดแบบเกี่ยวคู่กันก็ได้

**ผู้สัมภาษณ์** เป็นแพ็คเกจ

**ททท. ระยอง** เป็นแพ็คเกจ หรืออาจจะพัทยา Combine ระยอง พัทยา Combine อาจจะ Routing ใหม่ ซึ่งจริง ๆ ถามว่าทำอยู่ไหม ที่ทำกันอยู่นะ เพียงแต่อาจยังต้องใช้ ในเรื่องของตัวพัทยายังเป็น Branding ที่ทุกคนรู้จัก

**ผู้สัมภาษณ์** ก็คือเป็นเมืองหลัก

**ททท. ระยอง** อ่า แต่ถ้าหากว่าเออ มันต้องทเวลาไปนะ อย่างของระยองเนี่ยการที่จะสร้างการรับรู้ในเรื่องของตัวให้คนรู้จักเนี่ย ที่มองว่ายังต้องใช้เวลา คือมันยังไม่สามารถที่จะแบบไปสู่มเดียวได้

**ผู้สัมภาษณ์** คิดว่านานไหมคะ

**ททท. ระยอง** เออ ก็สักกระยะหนึ่ง แต่ถ้าหากว่าเรามาใช้ในเรื่องของตัวที่จะไปลักษณะของการปักหมุด หรือว่าสร้างการรับรู้ เราอาจจะแตะเกาะเสม็ด อาจจะดึงเกาะเสม็ดมาเป็นเกาะเสม็ดแล้วที่ระยองอะไรอย่างเนี่ย ที่มองว่ามันยังได้โอกาสของจังหวัดอยู่ เพราะอย่างน้อยนี่ในเรื่องของเกาะเสม็ด ที่มองเออนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติยังรู้จักเกาะเสม็ดมากกว่านะครับ หลาย ๆ ตลาดนะครับรู้จักเกาะเสม็ด

**ผู้สัมภาษณ์** ตลาดไหนบ้างคะ

**ททท. ระยอง** ก็จะมีทั้งถ้าตอนแรกที่พี่ดูที่เข้ามาของโครงการก็จะมียกของนักท่องเที่ยวจีน อย่างนักท่องเที่ยวจีนเนี่ยที่ยกตัวอย่างว่า อาจจะเป็นเรื่องของบริษัทฯ ที่เขา Combine พัทยา กับเกาะเสม็ด อาจจะ โดยอานิสงส์ หรือว่าอาจจะเป็นเรื่องของความตั้งใจ อันนี้ที่ไม่ทราบ แต่ถ้ามองจากช่วงของเศรษฐกิจที่ผ่านมา อันนี้ที่มองว่าน่าจะเป็นอานิสงส์ เพราะว่าพยานักท่องเที่ยวจีนสิ้น เลขต้องมาในเรื่องของ Combine กับเกาะเสม็ดนะครับ แต่ถามว่า ณ ปัจจุบันที่พี่คุยกับผู้ประกอบการนะครับ เขาบอกว่าก็ยังมีเงินที่เป็นลักษณะของ FIT ที่เป็นไฟล์ท์แรก ๆ ก็เข้าไปเหมือนกันที่เกาะเสม็ด เพียงแต่ว่า Percentage มันอาจจะไม่เยอะ แต่นักท่องเที่ยวต่างชาติลำดับที่สองก็จะเป็นของสหรัฐอเมริกา พี่ก็ยังแปลกใจว่าทำไมสหรัฐถึงเข้ามาที่ระยองเยอะอะไรอย่างเนี่ยครับ



**ผู้สัมภาษณ์** เขาเลือกเราเป็น First Destination เลยปะคะ

**ททท. ระยอง** เอ่ออันนั้นพี่ไม่แน่ใจ แต่ว่าที่เขาเก็บมาตัวเลขนี่อาจจะเป็นจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่อยู่ระยะของเนี่ยมาก แต่ในเรื่องของการที่จะเลือกเป็น First Destination อันนั้นพี่ไม่ทราบเหมือนกัน แต่ของผู้ประกอบการที่พี่คุยอะครับ คือเขาบอกว่าส่วนใหญ่ที่เกาะเสม็ดนักท่องเที่ยวเนี่ยจะเป็นสแกน แต่จริง ๆ แล้วเพราะว่าเขาหนีหนาวมา ตรงนั้นมากกว่า แต่ว่า Percentage เนี่ยไม่คิดที่อป 5 เพราะที่อป 5 ก็จะมีจีน สหรัฐ ญี่ปุ่น เกาหลี แล้วก็มีมาเลเซีย

**ผู้สัมภาษณ์** ทั่วประเทศหรือยังมีอยู่ไหมคะ

**ททท. ระยอง** ทั่วประเทศหรือยังนี่พี่ยังไม่ได้เจอ แต่ถามว่ากำลังจะใหม่ กำลังจะมี

**ผู้สัมภาษณ์** หมายถึงในระยอง

**ททท. ระยอง** ครับเท่าที่ผู้ประกอบการเขาคุยนะว่าตอนนี้คือจะเริ่มมีแบบ คือมันมีสัญญาณส่งมาละว่าอาจจะแบบมีลักษณะของทัวร์ศูนย์เหรียญ

**ผู้สัมภาษณ์** เห็นปราบไปแล้วรอบนี้

**ททท. ระยอง** อันนั้นคือปราบตรงคนละ Destination อันนั้นคือภูเก็ตกับพัทยา แต่ว่าคราวนี้เนี่ยเริ่มจะมีไหลเข้ามาสู่ระยอง เท่าที่ที่คุยนะ คือพยายามที่จะให้ข้อมูลครบเหมือนกัน แต่ว่าโดยในเรื่องของประโยชน์อะครับ อย่างที่มีบางโรงแรมเขาขึ้นคุยกัน เขาคุยกับพี่ด้วยตอนนี้คือเงินจะคุยลักษณะว่าถ้าหากว่าเขา เอ่อคุณถามเขาว่าปีเนี่ยคุณทำอะไรได้เท่าไรของโรงแรม เขาบอกว่าประมาณล้านนึงยกตัวอย่างเขาว่าโอเคเขาอยากจะทำโรงแรมนี้ แต่ว่าเขาจะให้เพิ่มเป็นสองล้าน ถ้าถามว่าน้องเอาใหม่ อิมก็จะเป็นลักษณะเนี่ย ก็คือว่าจะให้แบบเท่าไรเท่าตัว แต่ว่าคือจะแบบเป็นลักษณะในการจูงใจให้ Owner เนี่ย ยอมให้ยอมทำสัญญาเพื่อที่ว่าคุณจะได้ไม่ต้องเหนื่อย Owner เองบอกว่าคุณก็ไม่ต้องมาทำตลาด อันนี้ไม่ต้องมาทำตลาด อันนี้ไม่ต้องมาทำเรื่อง PR แต่ว่าอันนี้ได้รับผลเรียบร้อยแล้ว อันนี้คือสิ่งที่พี่ได้ข้อมูลมา ถามว่าน่ากลัวไหม น่ากลัว อันนี้คือมันจะต้องอยู่ที่ผู้ประกอบการเอง ที่เขาจะต้องแบบยังไงละ พี่ก็..คือด้วยความที่เราไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินใด ๆ ไรใหม่

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่

**ททท. ระยอง** ใช่ไหมเดี๋ยวถ้าเขาบอกว่าอ้าว

**ผู้สัมภาษณ์** มันก็เป็นสิทธิ์ของเขา

**ททท. ระยอง** มันก็เป็นสิทธิ์ของเขา ทางเลือกของเขา เขามีสิทธิ์ที่จะอะไรครับ ดำเนินการได้อะไรอย่างเนี่ย มันก็ลำบากนะครับ อะกลับมาที่เราดีกว่า

**ผู้สัมภาษณ์** ไปไกลละ เคียนะคะเออตัว Asian for Asian อะคะ ที่เน้นตัวเมืองชายแดน อันนี้จันทบุรีก็เป็นส่วนนึงใช่ไหมคะ

**ททท. ระยอง** เป็น เป็นครับ เป็นชายแดน ก็จะมีด่าน ด่านถาวรอยู่สองด่านครับ ก็จะมีด่านบ้านแหลม ด่านอะไรอีกไม่รู้ที่จำไม่ได้ แต่ว่าเคยไปดูละ ก็ถามว่าส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวเดินผ่านออกไปใหม่ก็คือเดินทางผ่านเข้าออก ก็จะเป็นก็คือของกัมพูชาเองก็เป็นหลักอยู่แล้วนะ

ครับ ถิ่นนอกนั้นก็จะเป็นนักท่องเที่ยวจากยุโรปหรืออเมริกาที่เขาเดินทางผ่านที่จะไปเที่ยวอะไรรนะ อังกฤษอะไรต่าง ๆ ครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วที่บอกว่าโปรโมทเนี่ยอยากจะให้คนค้างคืนตรงเมืองชายแดนนี้ทำยังไง

**ททท. ระยอง** อันนี้จะเป็นอีกด้านนึง ของกงศุลอาเซียนซึ่งทางที่ไม่ได้อยู่

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อ โอเค ตามนอกเรื่อง

**ททท. ระยอง** อันนั้นก็จะเป็นของอะไรอะครับ อย่างถ้าเป็นกัมพูชา ลาว CLMV เนี่ย ก็จะเป็นส่วนของทางโฮจิมินห์ แล้วก็โฮจิมินห์เนี่ยนโยบายของสำนักงานโฮจิมินห์ก็จะต้องรับมาจากกงศุลอาเซียนอะครับ จะอยู่ที่ส่วนกลางเหมือนกัน ถ้าน้องไปสัมภาษณ์ ผอ. ยิวดี ที่อยากจะให้ไปตามต่อที่กงศุลอาเซียน

**ผู้สัมภาษณ์** ได้ค่ะ เดี่ยวคงเงินแหละค่ะ

**ททท. ระยอง** ครับ ผอ. อะไรอะครับ เออที่อะไรที่จำไม่ได้ ไม่แน่ใจว่าเป็น ผอ. อ้อยหรือเป่าณะ กงศุลอาเซียน หรือ ผอ. รัญจวนที่จำไม่ได้แล้ว มีอยู่สอง ผอ. นี้แหละ

**ผู้สัมภาษณ์** แต่ ผอ. ยิวดีรู้ใช่ไหมคะ

**ททท. ระยอง** อ่า ผอ. ยิวดีนี่จะเป็นเรื่องงานวิจัย

**ผู้สัมภาษณ์** ในส่วนของตัวรถไฟความเร็วสูงอะค่ะ คิดว่ามันจะช่วยในเรื่องภาพลักษณ์ที่เมืองไทยจะเป็น Quality อะไรอะ Quality leisure destination

**ททท. ระยอง** อืม ที่ก็ว่าใช่ค่ะ คือเพราะส่วนใหญ่แล้วเนี่ย คืออย่างถ้าหากว่านักท่องเที่ยวมอง ประเด็นก็คือในเรื่องของศักยภาพ อย่างน้อยเนี่ยการที่โครงการนี้เสร็จอะครับ ก็มองในเรื่องศักยภาพของประเทศไทย ในเรื่องของการตัวโลจิสติกส์ หรือว่าตัวเออะไรอะครับ ตัว Accessibility ที่สนามบิน มันสามารถแบบเชื่อมต่อกันได้หมดอะ อันนี้คือที่มองว่ามันดีนะ คือมันทำให้เห็นอะว่าโอเคคุณก็จะเลือกลงสนามบินไหนก็ได้ อันนั้นคือในเรื่องของศักยภาพที่เมืองไทยเราสามารถรองรับของนักท่องเที่ยวได้ เพราะนักท่องเที่ยวเองเขาก็มีสิทธิ์จะเลือก อย่างที่พี่บอกไว้ตอนต้นแล้วว่าเราสามารถเลือกลงได้ทั้งสามสนามบินเลย กรณีที่สนามบินนี้อาจจะเต็ม ใช่ไหมครับ อย่างสายการบินนี้อาจจะเต็มที่ดอนเมือง แต่ว่าเขาอาจจะมาดูสายการบินอื่นที่สุวรรณภูมิก็ได้ที่มันไม่เต็ม คือมันทำให้แบบเออมองในเรื่องของการมาท่องเที่ยวที่ประเทศไทยเนี่ย มันดูรู้สึกว่าจะแบบง่ายขึ้นอะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วคือส่วนใหญ่ ที่คิดว่านักท่องเที่ยวกลุ่มไหนอะค่ะ ที่มีแนวโน้มที่เขาจะใช้รถไฟความเร็วสูงอันนี้ ต้องเป็นกลุ่มแบบมีตังใหม่ หรือว่า..

**ททท. ระยอง** คือถ้าที่มองในเรื่องของพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเนี่ย คืออย่างคอนเน็ค ที่เป็น Potential ที่ว่ายุโรปก็ยังเป็น Potential เหมือนกัน แต่ว่า เอ๊ะ เดียวนะยุโรป จีนก็เป็น Potential นะ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วถ้าเป็นนักท่องเที่ยว..

**ททท. ระยอง** ถ้าเป็นจีนรุ่นใหม่ ถ้าเป็นจีนแบบ FIT

**ผู้สัมภาษณ์** ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวไทยอะคะ

**ททท. ระยอง** ถ้านักท่องเที่ยวไทยที่ก็มองว่าก็ยังเป็นกลุ่มที่เป็น Middle class นะครับ หรือว่ากลุ่มวัยทำงานนะครับที่เขา..หรือว่ากลุ่มพวกเอ่อ First jobber อะไรต่าง ๆ เนี่ย คือเขาก็อยากจะได้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ตอบโจทย์พฤติกรรมของเขาอะครับ บางทีแบบจากเชิงใหม่เนี่ยครับอาจจะอยากมาเที่ยว เทียวอะไรนะครับเอ่อเที่ยวระยองยกตัวอย่างนะ บางทีเขาก็สามารถที่เลือกตัวสนามบินก็ได้ เลือกทำให้แบบมีทางเลือกโอกาสในการที่จะเลือกในเรื่องของสายการบินอะครับ ที่มองว่าทำให้เขาอะเลือกได้เลขนะ ต่อไปเรื่องของการแข่งขันด้านราคาของสายการบินก็จะมึบบทบาทในการตัดสินใจด้วยเหมือนกันนะครับ คือตัดสินใจทำให้เราจะเลือกเดินทางลงสนามบินไหน หรือว่าจะใช้สายการบินอะไร ตัว Pricing น่าจะเป็น เป็นอะไรนะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** บัญชีหลัก

**ททท. ระยอง** เป็นบัญชีในการตัดสินใจให้คนเดินทางด้วยเหมือนกัน

**ผู้สัมภาษณ์** เวลาด้วยไหม หรือว่า Pricing คิดว่า Pricing

**ททท. ระยอง** เอ่อไม่ เวลานั้นก็พูดไปแล้วอะครับ แต่ว่าตัว Pricing และเรื่องของสายการบินต่าง ๆ อะครับที่ว่าจะจะเป็นบัญชีที่จะทำให้นักท่องเที่ยวเอ่อตัดสินใจเลือก Destination ตัดสินใจเรื่องของการเดินทาง แล้วก็ตัดสินใจที่จะเลือกลงสนามบินไหนก็ได้ มันทำให้แบบดูง่ายไปหมดอะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ไม่รู้มันจะง่ายจริงหรือเปล่า

**ททท. ระยอง** ไม่ อันนี้คือที่มองในอนาคตนะ

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่ ๆ ค่ะ

**ททท. ระยอง** พี่ยัง ไม่รู้เลยว่าคือสองสนามบินนั้นที่มันใจ แต่ว่าตรงเนี่ยพี่ยัง

**ผู้สัมภาษณ์** อุตะเกา หมายถึงอุตะเกา

**ททท. ระยอง** พี่ยังนึกภาพไม่ออกเลย แล้วก็เรื่องของการเชื่อมต่อเพราะว่าอย่างน้อยสุวรรณภูมิก็ยังมีกรเชื่อมต่อไปพวก Airport link ที่จะเข้าสู่ตัว Downtown อะไรอย่างเนี่ย แต่ว่าตัวสุวรรณภูมิก็คือว่าถ้ามาฝีกก็..ถ้าไม่มีเรื่องวางแผนทำเรื่องระบบขนส่งมวลชนภายในจังหวัดที่ดีก็อาจจะไม่ตอบโจทย์ หรือว่าทำให้นักท่องเที่ยวเวลานั้นตัดสินใจได้ แต่ถ้าหากว่ามันมีบางสิ่งบางอย่างมาลงมากขึ้นนะครับ ในเรื่องของรถเช่าหรือว่าอาจจะเป็นอะไรอะครับที่หลาย ๆ จังหวัดเริ่มจะมีอย่างเช่น สมาร์ทบัส หรือว่าลิμουซีนที่ดี ที่มีบริการตลอด ไม่ใช่ว่ามองไม่มีผู้โดยสารไม่ออก มีผู้โดยสาร 1-2 คนไม่ออก คือไม่ออกเดินทางมาเข้าตัวเมืองเนี่ยที่ว่าไม่ได้ันะครับต่อไป เพราะปัจจุบันเป็นอย่างนี้นะ ก็พอผู้โดยสาร 1 คน 2 คนอ้อไม่คุ้ม ยกเลิกไปอะไรอย่างเนี่ย มันก็แบบเอาแน่เอาอนไม่ได้อะไรอย่างนี้ครับ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วส่วนใหญ่การเดินทางโดยเอ่อขนส่งสาธารณะในระยอง อันนี้ใช้อะไร รถสองแถวหรือรถเมล์

**ททท. ระยอง** เอ่อรถสองแถวครับ

**ผู้สัมภาษณ์** เป็นสองแถว

ททท. ระยอง เป็นสองแถว

ผู้สัมภาษณ์ ก็คือจะมีวิน

ททท. ระยอง เออเป็นรถสองแถวที่มันเป็นตามแบบตามที่ต่าง ๆ ตามรูปต่าง ๆ ที่เขากำหนด ก็จะไปขึ้นที่เออสถานี บขส. ในตัวเมืองนะครับ แต่ก็สามารถที่จะขึ้นระหว่างทางได้ แต่ถามว่าสะดวกสำหรับท่องเที่ยวไหม

ผู้สัมภาษณ์ ก็ไม่

ททท. ระยอง ก็ไม่ค่อยสะดวกสักเท่าไร กรณีที่แบบมีสัมภาระขนาดใหญ่อะไรอย่างเนี่ย พี่ว่าไม่สะดวก กรณีที่สองก็คือเรื่องของการสื่อสาร ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติเขาก็อาจจะสื่อสารกันไม่เข้าใจ แต่ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวคนไทยถามว่ามีปัญหาด้วยเหมือนกันไหม ก็มีปัญหาเพราะว่าอย่างรถสองแถวเองก็มิได้หมายความว่า คุณจะเข้าไปจนถึงตัว ตัวไรเขาเรียก ตัวเออถนนเส้นที่ติดกับแหล่งท่องเที่ยวจริง ๆ อะครับ

ผู้สัมภาษณ์ อ้อ คือเข้าไปไม่ได้

ททท. ระยอง เข้าไปไม่ถึงอะครับ แล้วก็นักท่องเที่ยวก็ต้องไปหาต่อหรือว่าเดินต่ออะไรอย่างเนี่ยอะครับ คือมันไม่สามารถที่จะไปถึงแหล่งท่องเที่ยวจริง ๆ

ผู้สัมภาษณ์ อ้อ ถึงจุดนั้นเลย

ททท. ระยอง อ้ออย่างเช่นเออที่ยกตัวอย่างเช่นน้ำตก น้ำตกเขาชะเมาอะไรอย่างเนี่ย หรือว่าวังจันทร์อะไรอย่างเนี่ย เขาก็ไปไม่ถึงใจครับ มันจะต้องไปต่อ ๆ อีกทีนึง ซึ่งอาจจะไม่สะดวก ไปในที่แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ไกล เลยจะต้องแบบใช้เรื่องของระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัด คือมันไม่ได้ต่อไปถึงยาวอะครับ มันต้องไปหาต่อ

ผู้สัมภาษณ์ เรื่องของความถี่ด้วยปะคะ

ททท. ระยอง ความถี่ก็ใช่ครับ เรื่องของการสื่อสารก็ใช่ ราคา ราคาที่ไม่ได้เป็นปัญหานั้นะ ราคาที่เป็นอะไรที่จ่ายได้ ยังกังวลในเรื่องของการสื่อสาร อืมมีอะไรอีก

ผู้สัมภาษณ์ คิดว่าน่าจะครบ

ททท. ระยอง มีอะไรอีกไหม

ผู้สัมภาษณ์ น่าจะไม่มีแล้วละ จะประมาณว่าเป็นถามทัศนคติโดนทั่วไปอะคะ อืมก็คือ ททท. ยังไม่มีหรือคิดในเรื่องครั้งนี้ใช่ไหมคะ

ททท. ระยอง อืมอันนี้นั้น พี่ไม่แน่ใจ

ผู้สัมภาษณ์ ต้องไปถามทางนั้น

**ททท. ระยอง** เอ่อคือถามว่าอย่างทางที่เองเนี่ยที่คิดนะ คือในกรณีที่ว่ามันยังเป็นเรื่องอนาคตที่มันยังไม่เสร็จไงครับเพราะว่าอย่าง เรื่องของการท่องเที่ยวเนี่ยมันจะต้องแบบทุกอย่างมันต้องแล้วเสร็จก่อน ก็คือก็จะมาทำในเรื่องของการตลาด การทำ PR ได้ ไม่สามารถที่จะ ทำล่วงหน้าได้ เกิดอะทำอะไรข้างหน้ามีการเปลี่ยนแปลงขึ้นมาหรือยังไม่แล้วเสร็จ มันก็มีผลกระทบเหมือนกัน ฉะนั้นเนี่ยที่มองว่าเรื่องโครงสร้าง พื้นฐานต่าง ๆ นะครับจะต้องแล้วเสร็จก่อน ก่อนที่จะดำเนินการเรื่องของการตลาด หรือว่าเรื่องของการ PR ได้ครับ ที่มองอย่างนั้นนะ แต่ว่า ถ้าเป็นทางอื่นที่ไม่ทราบ คือถ้าหากที่มองว่าอย่างถ้ามันเสร็จจริง ๆ อะครับ ที่ว่าโอกาสที่คนจะเอ่อกรุงเทพฯ อะครับ เดินทางมาเนี่ยแน่นอน แต่ว่าอาจจะต้องเปลี่ยนรูปแบบเป็นลักษณะของออกเคชั่นนิสท์ อันนี้คือสิ่งที่ที่มองนะ แล้วก็จะต้องเปลี่ยนไปตามเอ่อพวก Facility อะไรต่าง ๆ ต้องเปลี่ยนไปตามพฤติกรรมเหล่านี้ด้วยนะครับ อย่างเช่นอะไรนะ อย่างโรงแรมอาจจะเพิ่มในเรื่องของ Optional ในเรื่องของ

**ผู้สัมภาษณ์** Day use

**ททท. ระยอง** เป็น Day use อะไรอย่างเนี่ยครับ

**ททท. ระยอง** ทำไม่ถึงเลือกเอ่อรถไฟความเร็วสูงอะครับ

**ผู้สัมภาษณ์** ก็รู้สึกว่ามันก็เป็นประเด็นมาหลายปีมาก แล้วมันก็ยังคาราคาซังอยู่สักที แล้วทีนี้ที่เรียนท่องเที่ยวด้วยก็เลยแล้วมันมี ประเด็นเป็นเรื่องของ Nice day ที่ค่อนข้างมีการศึกษาในหลายประเทศ แต่เมืองไทยยังไม่มีเลย ก็เลยอยากลอง

**ททท. ระยอง** ไปจุดประเด็นเลขครับกับ ผอ. ชูดี

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อเดี๋ยวต้องไปคุยก่อนละ

**ททท. ระยอง** เพราะว่าที่ก็อยากจะมีข้อมูลนะ บางทีสิ่งที่ที่คิดมันอาจจะไม่ได้แบบ 100% อะไรอย่างเนี่ย มันเป็นแค่ความเห็น แต่ถ้า มันมีงานวิจัยออกมารองรับเรื่องเนี่ย มันก็จะอะไรอะครับ คือที่ก็สามารถใช้ดำเนินการได้ หรือว่าแบบสามารถที่จะวางแผนอะไรหลาย ๆ เรื่องได้เหมือนกัน

**ผู้สัมภาษณ์** เพราะตอนแรกอยากจะทำ แต่ว่าเราทำเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบแต่มันไม่มีรถไฟอะไรเลย ดังนั้นมันก็จะทำอะไรไม่ได้ ก็ เลยมามุ่งไปที่สิ่งที่ตรงนี้ว่าถ้าคน ก็เลยเลือก Scope แค่คนกรุงเทพฯ ก่อนว่าถ้าคนกรุงเทพฯ มาเนี่ย เรื่องรถไฟความเร็วสูง เขาจะเปลี่ยนใจ ไม่ค้างคืนหรือเปล่า แบบไปเช้าเย็นกลับแทน เพราะว่าว่ามันประหยัดไปได้เยอะ

**ททท. ระยอง** อืม แต่ว่าที่มีปัญหาอันนี้นะ ก็คือว่าอย่างเท่าที่มองก็คือในเรื่องของตัวสินค้าของที่ระลึกอะครับ เพราะว่าส่วนใหญ่ คนที่มาเนี่ย อย่างเช่นอะคนที่มาในช่วงของช่วงผลไม้ ถ้าเขาไม่มาส่วนตัวเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** อ่าใช่เนี่ยมันอีประเด็นนี้

**ททท. ระยอง** เขาไม่สามารถที่จะซื้อทุเรียนขึ้นไปได้นะ เพราะว่าถ้าหากว่าคุณจะซื้อทุเรียนเนี่ย มันจะต้องไปพัฒนาชาวสวนอีก ไป พัฒนาระบบ Packaging อะไรต่าง ๆ ที่แบบทำยังไงไม่ให้มีกลิ่น แล้วก็พาส่งไป

**ผู้สัมภาษณ์** อันนี้ก็สนใจ

**ททท. ระยอง** อันที่สองก็คงเป็นเรื่องของอาหารทะเล บางทีเราไปซื้ออาหารทะเลแบบสด ๆ ใช่มั้ยครับ แต่ว่าถ้าเอา...ถ้ามองในเรื่อง

ของเวลาโอเค ความเร็วสูงตอบ โจทย์ แต่ว่าไม่สามารถเอาขึ้นไป มันจะต้องมองอะไรพวกนี้

**ผู้สัมภาษณ์** ขนยากอีกกว่าจะไปถึงบ้าน

**ททท. ระยอง** ไร้อะไร แต่ต้องแบบว่าถ้าจะซื้อของ คือเรื่องของที่ระลึกที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ก็จะเป็นลักษณะนี้ละครับ พวกอาหารทะเลสดนะครับ หรือว่าพวกปลาเค็มเดียวที่คนจะซื้อกัน แล้วก็จะมีพวกผลไม้สด อย่างเช่นทุเรียน แต่อาจจะมียกขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นข้อห้ามที่ไม่ให้ขึ้น แต่จะทำยังไงที่ ที่จะต้องไปพัฒนาหรือว่าปรับปรุงแก้ไขพวกสินค้าเหล่านี้เนี่ยให้สามารถเอาขึ้นรถไฟได้ ซึ่งมันจะตอบ โจทย์คุณเมือง ได้เยอะเลย อันนี้คือที่มองในเรื่องของตัว Product

**ผู้สัมภาษณ์** อันนี้คือน่าสนใจ ไม่ได้คิดจุดนี้เหมือนกัน

**ททท. ระยอง** เพราะว่าที่มองจากตัวอะไรนะครับ ตัวของบริบทของระยองเองมันจะมีชิ้นส่วนของมัน ไร่ ไร่ ก็มีเอ่อทั้งหมดนี้ 30 กว่าสวนอะครับน้อง แล้วส่วนใหญ่คนที่กรุงเทพฯ จะชอบซื้อก็คือทุเรียน แล้วมันจะมีกลิ่น แม้กระทั่งโรงแรมเองเขายังไม่ให้เอาเข้าเลย แม้กระทั่งมังคุดเห็น ไหมครับ เพราะมังคุดเองเนี่ยเขากลัวว่าจะ ไปเปื้อน

**ผู้สัมภาษณ์** มังคุดไม่ให้เอาเข้าด้วยหรือคะ

**ททท. ระยอง** คือเขาไม่ค่อยให้ไป เพราะว่าอย่างบางโรงแรมห้าม เพราะว่าวางยาสีผึ้งเนี่ยมันชักไม่ออก ครับมันจะมีข้อห้ามอยู่

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อ อันนี้หนูไม่ทราบ เพิ่งรู้เลยนะ ความรู้ใหม่ค่ะ

**ททท. ระยอง** หรือมันจะต้อง อย่างบางคนเอา โอเคอาจจะเป็นส่วนน้อย พฤติกรรมของคนที่เป็นแบบรักสัตว์อาจจะแบบเอาพาสัตว์มาเที่ยวอะไรอย่างเนี่ย จะเอาขึ้นได้ไหม อย่างเช่นหมา แมวอะไรพวกนี้ แต่ว่านี่คือ Percentage มันน้อยมาก แต่ว่าถ้าที่มองหลัก ๆ ก็คือของที่ระลึกด้วย อันนี้ฝากน้อง ถ้ามีในเรื่องของตัวอะไรสัมภาษณ์หรือ Questionnaire

**ผู้สัมภาษณ์** ได้ค่ะ เดี่ยวจะลงไปส่งไปค่ะ

**ททท. ระยอง** อืมเพราะว่าครุฑเป็นอย่างนั้นนะ ว่าอย่างที่พี่ดูข้อมูล 3 เดือน ที่เป็นเทศกาลผลไม้อะครับ คนกรุงเทพฯ มากันเยอะ และส่วนใหญ่ก็จะซื้อกลับ

**ผู้สัมภาษณ์** ชื่อแบบเยอะ ๆ เลย

**ททท. ระยอง** อ่าก็จะต้องแบบอย่างน้อยเนี่ย 2-3 ลูกแหละที่จะต้องเอากลับ แต่จะทำยังไงถ้าหากว่าถ้าเขาмаกับรถไฟความเร็วสูง จะพัฒนาตัว Product เหล่านี้หรือไม่มี Packaging หรือไม่มี อืมน่าจะหมดแล้ว ไม่มีแล้วนะ

**ผู้สัมภาษณ์** ค่ะ

## Appendix 2: Interview with TAT Research (in Thai language)

### Niratrakul, Y. Director of the Market Research Division, Tourism Authority of Thailand. (2018, April 4). Interview.

**ผู้สัมภาษณ์** ตอนนี้ที่อยากรู้คือ ททท. มีข้อกังวลหรือทำ Research เกี่ยวกับตัวรถไฟความเร็วสูงที่มันจะส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยว ต่อจำนวนค้างคืนในหลาย ๆ หรือว่าการท่องเที่ยวโดยรวมไหมคะ มีแผนที่จะ Study อะไรเรื่องนี้บ้างไหมคะ เพราะรถไฟความเร็วสูงค่อนข้างเป็นกระแส

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ค่ะ คือจริง ๆ ถ้าถามถึง ททท. เนี่ย คือมันเหมือนเราแค่ตามข่าวอะแล้วเราก็มีเพื่อนอยู่ที่การรถไฟ เพื่อนที่การรถไฟเอง ก็ยังบอกว่าคือมันยังไม่มีความแน่นอน แต่ยังไงเขาก็เองเราอะไปทำทางรถไฟความเร็วสูงอยู่แล้วใช่ไหมคะ แต่ที่นั่นมันจะเสร็จปีไหนยังงั้นอะมันก็มีความชัดเจนเรื่อง ๆ ที่นี้เราได้ความชัดเจนระดับนึงแล้วเนี่ย เราอาจจะแบบคิดเหมือนอย่างที่ทาง โบนัสคิดก็ได้ว่าเออแล้วเราจะเตรียมแผนในเรื่องของการรองรับมันยังงั้นอะนะคะ ในแง่ของ ททท. เนี่ยเราอะยังไม่ได้ทำ แต่ต้องเข้าใจบทบาทของ ททท. นิดนึง คือตอนนี้เนี่ยคือเราเข้าใจตัวเองเสมออะว่าเราเป็นหน่วยงานด้าน Marketing คือเราทำเหมือนกับแบบทำยังงั้นก็ได้ให้คนไทยเที่ยวไทยอะ ทำยังงั้นก็ได้ให้ชาวต่างชาติมาเที่ยวเมืองไทยอะ ที่นี้ส่วนประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรก็ดี หรือ Infrastructure ก็ดีหรืออื่น ๆ ก็ดีเนี่ย เราก็บอกว่ายันนี้ไม่ใช่หน้าที่ของเรา ดังนั้นเวลาเราเจาะเวลาเราวิจัยของเราอะมันจึงออกมาเป็นเรื่องของวิจัยเรื่อง Consumer เรื่องกินตลาดนะคะ แล้วก็เหมือน Cap ดูกลุ่มตลาดว่ามาเมืองไทยแล้วทำไมจึงมา มาแล้วมาทำอะไรอะ แต่นี่มองไปไกล ๆ อะ พูดถึงตอนนี้เราไม่ได้ทำ แต่ในแผนของระยะยาว ๆ ไปถึงปี 64 เนี่ยเราก็ไม่ได้ปักที่จะทำวิจัยเรื่องนี้ด้วย แต่อย่างไรก็ตามเนี่ยเราเวลามองเรื่องนี้ว่ามันมีการวางแผนเกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวเนี่ยตามเส้นทางรถไฟหรือเปล่าอะ คือตอนนี้เนี่ยมันน่าจะเข้าไปเกี่ยวในเชิง Physical อันนี้คือความเห็นของทีนะ คือมันเกี่ยวในแง่ของ Physical นั่นหมายถึงว่าคือสมมติว่ารถไฟเนี่ยมันวิ่ง ๆ ๆ มันก็วิ่งของมันไปเนี่ยแหละแบบความเร็วสูงเลข พอไปถึงไม่ว่าจะ Station ใดก็ตามอะ คือมันต้องมีตัวตามอะ ตัวตามก็หมายถึงว่าทุก ๆ Station มันอาจจะต้องการดีไซน์หรือมันอาจจะต้องการแบบคือสมมติถ้าไม่มีใครทำอะไรการรถไฟก็ทำไปอะ พอนักท่องเที่ยวเขาไปป๊อบเขาไปยืนอะแล้วไงต่ออะ ตกลงแล้วมันจะแบบ

**ผู้สัมภาษณ์** ไปต่อไม่ได้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออแล้วบอกว่าให้มันนั่งรถไฟมาแบบนี้ขับรถมาไม่ดีกว่าหรอ มันแล้วไงต่อแล้วต่ออะไร อย่างเนี่ยคือตัวนี้มันต้องตามมาหมายถึงว่าตัว Junction หรือศัพท์ที่เรียกว่า Node หรือการ Facilitate ให้

**ผู้สัมภาษณ์** ตัว Transit Mode มันยังไม่พร้อมด้วยในแต่ละจังหวัด

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่แล้วใจคุณนะคุณนึกถึงใคร เราไม่รู้เนี่ยว่าวิธีการนึกถึงอะเขานึกถึงตัว Local people หรือเปล่าอะ คือนักท่องเที่ยวเขาถูกบวกหรือเปล่าได้ถูกนับหรือเปล่าเราไม่รู้ คือถ้าถูกนับเนี่ยตัวดีไซน์อะเขาเรียกว่า Service design ทั้งหมดอะ ถ้าไม่ได้รับแค่ Local people อะ มันจะต้องรับคนที่เป็น Guest ด้วยอะ มันก็ต้องไป Cap ดูพฤติกรรมของ Guest แล้วว่าเขาต้องการอะไร เช่น เขาต้องการ Sign ที่มันมีภาษา เขาต้องการเหล่านี้ก็ออกใหม่ มันได้ถูกรวมหรือเปล่าอันนี้เราก็ไม่รู้อีก ดังนั้นต้องเรียนก่อนว่าหนึ่ง ททท. ไม่มีนะแผนในระยะยาวเนี่ยต้องบอกก่อนว่าไม่มีนะคะ แต่ว่าหน่วยงานอื่น ๆ อะที่เขาดูแลเรื่องของอาจจะไม่ได้ดูแลเส้นทางรถไฟความเร็วสูงนะอะคือดูแลตัวระเบียบเศรษฐกิจอะ ตัว EEC อะ พวกเนี่ยเขาต้องมีการทำเรื่องของแบบทำการศึกษาวิจัยอะเพราะว่าเขาไม่ได้ส่งเสริม หรืออาจส่งเสริมเรื่องอุตสาหกรรม เรื่องเมืองหุ่นยนต์นั่นนี่นั่น แต่มันก็เกี่ยวกับเรื่องท่องเที่ยวด้วย เราอาจจะไปดึงจากตรงนั้นนะเอามาแล้วก็มีมา

ออกแบบว่าตัวนักท่องเที่ยวของเราอะมันน่าจะเป็นกลุ่มไหน

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วถ้าเกิดว่าถามในเรื่องของตัวทัศนคติส่วนตัวของท่าน ผอ. ยูดีอะคะ คิดว่าถ้ามันมีรถไฟความเร็วสูงเนี่ยมันจะส่งผลกระทบต่อทั้งบวกและลบต่อการท่องเที่ยวในเส้นตะวันออกยังงัยบ้างคะ อันนี้ถามแบบเป็น Perception

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือตอนนี้ถ้าพูดถึงแล้วอะเราเห็นมันในเชิงบวกนะ เวลาที่เส้นทางรถไฟอะคือเราเวลาเรานึกเนี่ยมันให้เรานึกอะไรที่มันเป็นเรื่องคร่าวๆ คือเวลาถ้าเรามองเค็ยว่าคือรถไฟไปเนี่ยมันก็สร้างโหมคนึงขึ้นมาเพื่อที่จะให้คนเข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายขึ้นเร็วขึ้น โอเคแต่อาจจะ Spend มากขึ้นอันนี้ก็คือ Pricing อีกทีนึงก่อนอะว่าจริง ๆ แล้วเนี่ยมันคุ้มค่าหรือเปล่า เราคิดว่ามันเข้าไปเนี่ยมันดีแล้วแหละมันเป็นผลบวก แต่ว่ามันจะบวกมากขึ้นเนี่ยมันอาจจะต้องมากันตามนัดอะนี่ก็ออกใหม่ คือในส่วนของภาครัฐเนี่ยไปให้เอกชนเห็นอะไรแล้วไปสร้างตัวเนี่ยขึ้นมา ทีนี้การท่องเที่ยวมันจะเกิดขึ้นได้คือมันไม่ได้เกิดขึ้นได้ด้วยอะไรเดียว ๆ งบมันไม่ใช่เรื่องทางรถไฟเดียว ๆ อะ

**ผู้สัมภาษณ์** มันจะเป็น Holistic แบบของคร่าวๆ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ แล้วถามว่ามันแต่เราค่อนข้างเหมือนเราอยู่มานานในเรื่องของการท่องเที่ยวเรารู้สึกเอาเองอะนะว่าภาคเอกชนไทยโดยเฉพาะภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับด้านบริการไทยเนี่ยแข็งแรงมาก วิสัยทัศน์ไกลมาก คือการท่องเที่ยวเราเนี่ยหลาย ๆ อย่างถ้าเรารู้ถึงรัฐไทยเนี่ยวิ่งไปไม่ถึงไหนนะจริง ๆ แล้วทุกวันที่มันไปมันไปได้อย่างเร็วมากเนี่ยเราต้องไม่ปฏิเสธว่ามันเกิดจากน้ำมือของเอกชนจริง ๆ คือตอนนี้คือทุกอย่างเลยอะภาครัฐเนี่ยบางครั้งวิสัยทัศน์ก็ไม่ได้ไกลเท่าอะ แล้วบางครั้งเนี่ยตัวเองไม่ทำแล้วยังตะคอกด้วยหลายอย่าง อย่าง Start-up ตี ๆ มา เปรี๊ยะ ๆ มา Sexy มา โอ้ยมันผิดกฎหมายต้องถูกตำรวจจับ คือนี่ก็ออกใหม่คือกฎหมายคุณก็ต้องก๊อคิดินทั้งขงอะ ดังนั้นเนี่ยคือมันไม่มีประโยชน์อะ

**ผู้สัมภาษณ์** ไลน์จะการเมืองข้างหลังอีก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ คือถ้าเป็นรัฐไทยคุณซัพพอร์ตเลย เช่น สมมติว่ารถไฟมันไปไหนในทุก Station เนี่ยคุณต้องคือสมมติจะว่า Station ที่มันยังไม่มีอะไรคุณต้องดึงรถไฟดึงน้ำคุณต้องดึงรถอะนี่ก็ออกใหม่ แต่ภาคเอกชนจะเห็นได้ว่าเขาไม่ค่อยรอ เขาก็จะไปจ่อไว้ก่อนอะก็เรียกเรื่องภาครัฐอะให้ไปตาม คือถ้าขึ้นรถแบบบักเสาพาดสายมาอันนี้มันก็จะไม่เกิดอะไร คือในแง่เนี่ยถ้ามองมันเดี่ยว ๆ อะมันก็มันที่จะเกิด Potential ระดับนึง แต่มันจะเกิดให้อย่างเต็มศักยภาพของการที่มันจะดึงให้มันเป็นภาพท่องเที่ยวเนี่ยมันอาจจะต้องประกอบไปด้วยเรื่องอื่น ๆ อีกอะ โดยเฉพาะอย่างงี้พวกภาครัฐทั้งหมดอะที่จะต้องมารองรับ คือที่ไปอะมันไปในนามของการที่มันเป็น Infrastructure คือมันเป็นโครงสร้างพื้นฐานหรือเป็น Superstructure ของรัฐไทยที่มอบให้อยู่แล้วแหละ อย่างนี้ถ้ารัฐไทยจะมาก็คือเนี่ยสร้างเดี่ยวพวกนี้ก็ตามอะไรอย่างเนี่ยมันไม่ใช่ คือ Concept หลาย ๆ อย่างเนี่ยเราคิดว่ามันเป็นมองที่ถ้าพูดถึงมันเป็น Concept มันก็เป็น Concept ที่น่าสนใจ แต่เราเริ่มไม่เชื่อว่าสิ่งนี้เริ่มพูดเนี่ย Big mouth หรือเปล่าอะ แล้วคุณจะทำได้จริงหรือเปล่า เช่น เมืองนี้จะเป็นเมืองอาหารปลอดภัย คือการที่สถาปนาเมืองนั้นเมืองนี้ขึ้นมาเป็นแบบ Food tech ปูนี่นั่นเนี่ยคือมันดูดีหมดเลยอะ แต่เราไม่รู้ว่ามีใครทำแล้วทำนี้เสร็จไปไหน ให้เสร็จปีนี้กับรถไฟมาเนี่ยมันอยู่ด้วยกันมันแบบมัน Offset เวลากันได้หรือเปล่า ทั้ง ๆ ที่เราพูดไปมันก็มีผลเหมือนกันนะว่าเนี่ยเราคิดว่ามันเป็นผลดี แต่มันเป็นผลดีก็คือว่าระบบรางมันนำไปปุ๊บอะแต่ละ Station ปุ๊บไม่มีใครตามเลยอะ แล้วนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะคนไทยนะเรายังไม่พูดเมืองนอกคือคนไทยเองเนี่ยอะประเมินเบื้องต้นว่าถ้าเขาขับรถไปเนี่ยหมายถึงว่าเขาจะชอบที่จะสะดวกอะ พอไปถึงปุ๊บเนี่ยเขาจะไปหาอะไรกิน เขาจะไปโรงแรม เขาจะไปเที่ยวเขาสามารถจะไปได้ แต่ถ้าเขาไปด้วยรถไฟความเร็วสูงเนี่ยพอเขาขึ้นปุ๊บเขาขึ้นเลยแล้วตกลงมันจะทำงัยค่ออะ คือไม่รู้ว่ามันมาตามนัดหรือเปล่าพอรถไฟเสร็จพวกนี้มันมารอหรือเปล่าไปงัยไหนคะ คือถ้ามันมารอแล้วมีระบบ Mass transportation ทีนี้อะอย่างนี้มันก็สุดยอด แต่เราไม่หวังนะ เชิงใหม่เป็น International Destination ทุกวันนี้เชิงใหม่ยังละละทะ รถแดงวิ่งละละทะ ผังเมืองละละทะ



**ผู้สัมภาษณ์** ถ้าอย่างอันนี้แชร์ประสบการณ์คืออาทิตย์สองอาทิตย์ก่อนมั้งคะหนูไปสัมมนา เขามีสมาคมทางอสังหาริมทรัพย์ของชลบุรีเขาจะสัมมนากันเองเลยที่ชลบุรีเกี่ยวกับเรื่องรถไฟ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ความลับเลยใช่ไหม

**ผู้สัมภาษณ์กับ EEC** เนี่ยคะ ก็จะมีผู้ประกอบการมาเยอะมาก ก็แบบได้นั่งถามคนที่เขามาจากภาคอสังหาเขาก็บอกว่ถ้าถามเขาว่าเออเนี่ยสนใจและตื่นตัวไหม เขาก็บอกว่ก็แรก ๆ ก็ตื่นตัวกันมากนะ แต่ก็เงียบ ๆ กันไปแล้วก็แผนก็ไม่ชัด สุดท้ายเนี่ยคะสมาคมเขาก็เลยจัดกันเอง เขาก็เสวนกันเองว่าเนี่ยจริง ๆ แล้วอะของเรามันไม่ชัดเลย ถามเอกชนสนใจไหมแบบต่างชาติเขาสนใจแหละ แต่เราไม่แบบตั้ง ๆ ว่าเราอยากได้อะไร

**ททท. ฝ่ายวิจัย** จริง ๆ มันควรจะเป็นพื้นที่มูลค่าสูงเลยนะ สมมติพอเราไปถึงปั๊บรู้ว่า Station มันจะอยู่ที่ราชาสมมติเนี่ยมันควรจะนำพวกนี้ไปอะ

**ผู้สัมภาษณ์** วันนั้นที่ไหนจำไม่ได้ ถ้าถามว่า Station อยู่ไหนอะบางจุดยังไม่รู้เลยว่าอยู่ตรงไหน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ไหม

**ผู้สัมภาษณ์** รู้เค้าว่าโอเคศรราชา แต่ไม่รู้ว่าจะอยู่ตรงไหน ตอนนั้นหนูถามเขาก็คือไม่รู้ ก็เลยแบบอ้าว

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วตอนเนี่ยที่โบนัสจะมาอะ เราต้องไล่ก่อนว่า Pricing มันเท่าไร จากกรุงเทพฯ ไประยองมันกี่บาท

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่หนูก็ทำ Research แบบพยายามเสิร์ชเดี๋ยวกี้ 300 ก็เขาจะบอกเป็นกิโลเมตร คือแบบไม่มีอะไรชัดเจนเลย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เห้ยแต่อันเลขบอกเลขนะว่าพอเราเห็นชุดคำถามปั๊บอะ มันทำให้เรารู้สึกว่าเออทำไมเราต้องให้คนอื่นมาสะกิดเราด้วยวะ คือเราพูดเสมอเลยว่าถ้าใครคิดอนาคตได้เนี่ยคนนั้นชนะ ใจ คือคุณต้องคิดอนาคตได้แล้วคุณจะชนะ แต่ทุกวันนี้เนี่ยเราทำอะไรวะ เราทำอยู่กับปัจจุบันแล้วก็ไล่เก็บอดีตอะคือในส่วนของกองวิจัยอะนะ เราไล่เก็บอดีตอะ เราไล่เก็บกับคนที่เคยมาแล้วอยู่ดี ๆ ไปถามมันว่ามาประเทศไทยเพราะอะไร มาอนกัวัน เสียตั้งกี่บาท เกษขอบไม่ชอบแล้วแกลงกลับมาบ้านฉันอีกไหม แล้วไงอะนี่ออกกะ

**ผู้สัมภาษณ์** มันก็อยู่แค่นี้ คือมันต้อง Beyond

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือเราไม่สามารถที่จะชี้เป้าข้างหน้าได้คืออันนี้มันแบบเออเนอะ คือถ้าอย่างนั้นเนี่ยเวลาเราวางแผนเนี่ยเราสามารถที่จะคือเราก็พยายามหาว่าตกลงแล้วมันจะเสร็จเมื่อไหร่ พอมันจะเสร็จเมื่อไหร่เรามีหน้าที่ Correct data พอเรา Correct ปั๊บ สมมติบอกสถานีอยู่ตรงนี้เรามาเลยภาคเอกชนใครมา ห้างมาหรือยัง โรงแรมมาหรือยัง ไม่รู้เลย

**ผู้สัมภาษณ์** จุดเริ่มต้นยังไม่รู้เลยว่าอยู่ตรงไหน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ มันน่าจะดีอะ แต่พอที่สุดแล้วมันกลายเป็นคนใครวะ

**ผู้สัมภาษณ์** ขนนักท่องเที่ยวนะหรือชน Local หรือชนใครใช่ไหมคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คืออันนี้มันน่ากลัวคือเวลาคุณออกแคด คุณ Design thinking คุณอะ คุณ Design คุณนับเราหรือเปล่า คุณนับ

นักท่องเที่ยวหรือเปล่าอะ ถ้าคุณนับคุณนับมันเป็นอะไรอะ เพราะ Existing ตอนนี้อย่างที่ข้อมูลอะคะว่าจริง ๆ อย่างระของตลาดหลักก็เป็นคนไทยใช่ไหม มันก็มีแค่พืชนั้นแหละที่มีชาวต่างชาติมา แล้ว Cap ออกกะ เรามองเลยนะว่าออกจากอู่ตะเภาอะคะมันก็พุ่งไปพืชนแล้วคืออีกชนิดนึงมันพุ่งเข้าบางกอก เรื่องอะ ไรจะพุ่งไประของเพื่อ แล้วคือถ้ามีระของแล้วระของเท่ากับอะไรอะ ระของเท่ากับบ้านเพ ระของเท่ากับเสมีคือระของเท่ากับอะไรอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ก็มีอู่ตะเภากับระของแค่นั้น ซึ่งระของก็ไม่รู้ดีกว่าตรงไหน เขาก็บอกแค่ Station ระของจบ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วถ้าระของเนี่ยคุณไม่ทำเมืองคุณอะเท่าที่อันนะเขาบอกมันจะเป็นเมืองการศึกษาแล้วก็เป็นเมืองอะไรสักอย่างก็ไม่มีอะไรอะ แต่ไม่รู้ว่าจะ ผอ. ททท. พุคหรือเปล่าอันนี้เราเข้าไปประชุมด้วยแล้วเราก็แปลกใจ เขาบอกว่าภาพลักษณ์ของระของเป็นภาพเมืองสกปรกมีปัญหาสิ่งแวดล้อมอะ ไม่ได้พืชนไหม

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อไม่ได้พืชนอะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือระของอะมันก็มีนิคมเยอะแหละ เออแล้วที่อยู่ดี ๆ เราจะทำให้เมืองเนี่ยเราจะพาแบรนด์ของระของเนี่ยให้เป็นแบรนด์ที่มันแบบเมืองกรีนอะไรอย่างเนี่ย ไซ้ปะ ถ้าตรงเขาอาจจะแบบแก้ปัญหาเรื่องน้ำมัน เรื่องนิคมอะไรอย่างเนี่ยก็โอเค แต่ว่ามันต้องชัดเจน พอมันชัดเจนปุ๊บเหมือนผู้หญิงเราแบบพอเราแต่งเนื้อแต่งตัวยังงี้เรารู้แล้วเออเราอยากได้แฟนแบบไหนแบบแฟนแก่หรือแบบไซ้ไหม คือเราต้องแต่งตัวอะเออไซ้ปะ พอเราแต่งตัวเสร็จเราแต่งตัวแบบไหนเราขอมรู้แล้วเราอยากได้แฟนรวย ๆ เราก็ต้องเอาตัวเราอะไปอยู่ที่พาราคอนอะ แล้วแต่งตัวอย่างเนี่ยแล้วไปอยู่ที่ตั้งฮั่วเส็ง อยู่ตั้งฮั่วเส็งไม่ต้องแต่งตัวแบบนี้ก็ได้ไง คือนึกออกไหมเออ คือเรา Branding ตัวเรายังงี้ อะ

**ผู้สัมภาษณ์** โชว์อิมเมจเรา โชว์อัตลักษณ์

**ททท. ฝ่ายวิจัย** โช้แล้วถามว่าอันเนี่ยมันจะทำให้คนไปหรือเปล่า ไปไม่ไปคือระของคืออะไร ไร่ระของเท่ากับเกาะเสม็ดอะ ถ้าเกาะเสม็ดเท่ากับบ้านเพอะ แล้วสถานี่มันอยู่ไหนอะ แล้วจากตรงสถานี่มันไปบ้านเพแล้วยังงี้อะ

**ผู้สัมภาษณ์** โช้อันนั้นเขาก็มีพืชนเหมือนกันคะท่าน ผอ. เขาบอกว่าปัญหาคือตัว Topic ขนส่งสาธารณะมันไม่ได้รองรับที่จะไปถึงจากสถานี่เนี่ยไปถึงตัว Destination โดยตรงเลย อันนี้อาจจะเป็นจุดที่ก็กังวลถ้าสมมติมันมีขึ้นมาจริง ๆ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือแล้ววิธีคิดเอ็งก็ภาคเอกชนเราว่าเก่งแล้วนะก็ยังไม่ว่า อันนี้เล่าจริง ๆ เรื่องจริงคือเราก็ไม่รู้มาก่อน คืออยู่ดี ๆ เราจะไปไหนน้อคือเหมือนกางโปรแกรม บั๊กตารางบินแอร์เอเชีย อู๋แอร์เอเชียตายแล้วเดี๋ยวนี้นี่เชียงคานมีสนามบินแล้วหรือ [15:00] โอ้โหตายแล้วเมืองนิตเดียวเอง ปรากฏไม่ใช่ คือมันไปลงเลยนั่นแหละ แต่ว่ามันมีต่อ คือ Destination ของพฤติกรรมผู้บริโภคคือเขาจะไปเชียงคาน เขาไม่ได้ไปเลย แต่คนแอร์บอกฉันไม่สนใจก็จะไปเลยงี้แล้วเกาะไปถึงเชียงคานเรื่องของแก แต่เราซื้อแอร์เอเชียตัวเราไปถึงเชียงคาน นั่นหมายความว่าเราลงจากเครื่องบินปุ๊บมันจะมีรถมารอเราเลยจ้ะ แล้วเราก็นั่งรถตู้สวย ๆ จ้ะไปถึงเชียงคาน คือหมายถึง Destination ของเรามันอยู่ที่เชียงคาน คือนักแอร์ไม่สนใจคือแล้วแต่คือจบแก่ที่เลย เหมือนกันแอร์เอเชียไปเกาะลันตา เราก็นึกว่าเกาะลันตามีสนามบินปรากฏว่าไม่มี มันคือกระบี่แล้วกระบี่คืออะไรอะ กระบี่คือจับคนออกจากเครื่องจากกระบี่ แต่กระบี่ต้องจับขึ้นรถไปที่คลองท่อม จับมันขึ้นรถเสร็จจับมันลงเรื่อนึกออกไหม คือมันแท้กทุกโหมดเลยอะ

**ผู้สัมภาษณ์** โช้เขาจะมีให้แบบ Connecting mode เขาแบบดีมาก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** มันไม่ใช่โหมครด มันโหมครหรือมันพอกันไปถึงเกาะลันตาคืออันนี้มันขาดมากเลยอะ คืออันเนี่ยถ้าเกิดรถไฟอันเนี่ย หมายถึงว่าจะตอบโจทย์เรื่องท่องเที่ยวอะคือมันก็ต้องเข้าไปดู Inside เข้าไปดูตัว

**ผู้สัมภาษณ์** Connecting mode

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไซ้ คือเข้าไปเลยอะแบบคุณจะจัดการยังไงเอาตรงนั้นอะให้มันเป็น Junction ของการที่เป็น Dress area อันใหญ่ หรือไม่รู้หรือต้องเป็นจุดที่แบบใครไม่รู้มาจากไหนไม่รู้ชาวต่างชาติมาญี่ปุ่นเนี่ยสามารถที่จะมีจุดคนที่แบบกระจายออกอะ เราก็นึกไม่รู้อะ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วก็อันนี้คือระของคือนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นคนไทยแบบเยอะมาก คือคิดว่าถ้าเกิดว่ามันมีตัวรถไฟเนี่ยคิดว่าสัดส่วนตรงนี้ มันจะเปลี่ยนไหมอะ จะดึงนักท่องเที่ยวต่างชาติมาเยอะขึ้นไหม ถ้าเป็นไปได้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือต่างชาติอาจจะนะ แต่คนไทยไม่แน่ใจ คือต่างชาติเนี่ยอาจจะเพราะว่าคืออีกแหละ Destination ที่เรียกว่าระของอะ สมมติว่าเราเปรียบว่ากรุงเทพฯ ระของมันมี 5 สถานีถูกปะคะ มันอาจจะมิดชิดลบุรี ดัก ๆๆ อย่างเนี่ยก็จะถึงระของ แต่ที่นี้คือถ้าไประของเอาจริง ๆ แล้วตัวระของมันมี Something อะให้เขาจะต้องไปหรือเปล่านั้น คือระของมันเท่ากับอะไร ณ ตอนที่รถไฟกำลังสร้าง ระของก็จัดทำตัวเองซะนี่ก็ออกใหม่คะ ระหว่างรถไฟกำลังสร้างคอรราง โอโหก็จับมาแล้วก็ทำตัวเองซะว่าอยากเป็นอะไร ซึ่งตรงเนี่ยคือแม้ว่าคือมันต้องทำแบรนด์ของตัวเองออกมา แล้วถามว่าจะไปไหม คือถ้าสมมติคนไทยไปกินอาหารทะเลสมมติคะ ถ้าเขาจะไปเนี่ยเรามาเราตอนนี้เนี่ยคะ คือมันอาจจะดูในเรื่องของพฤติกรรมคนไทยก็ได้ คือเวลาถ้าเขาใช้รถไฟความเร็วสูงเนี่ยสมมติว่าไปถึงระของละไซ้ใหม่ ตกลงมันจะไปตรงไหนต่อเนี่ย มันไม่สามารถจะคือถ้ามันมีอะไรเนี่ยมารับเขาว่าเขาจะไปไหนต่อได้อย่างสะดวกสบายมีวิวรมดี ๆ อันเนี่ยนำ แต่เวลาถ้าเขาขึ้นรถไฟไปอะคะ เขาขึ้นรถไฟเขาแะระหว่างทางได้ On the way เขานั่งนั่นนั่นพอไปถึงปั๊บบเขาจะไปหาที่พัก เขาจะอะไรเนี่ยคือคำว่า การท่องเที่ยวมันคือคำว่า การ Spend free time อะที่เป็น free time ที่ต้องการแบบ Prepare ทุกอย่างอะ เพื่อที่จะใช้เวลาว่างเนี่ยนั่งนั่งอยู่ที่จอยอยู่ที่สถานีอะไรอย่างเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วจำนวนคนก็น่าจะมีส่วนด้วยมัน Economy of scale มากกว่าถ้าเกิดเราไปด้วยรถไฟ ชื่อของที่ระลึกอีก วันนั้น พอ. ททท. ก็บอกว่าให้ใส่ไปในคำถามด้วยว่าถ้าสมมติแบบคุณจะชื่อทุเรียนอย่างเนี่ยซึ่งทุเรียนมันอาจจะเอาขึ้นรถไฟไปได้ แล้วก็พูดผลไม้ที่เป็นของหลัก ๆ ที่เรียกว่าของฝากอะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อ้อเขาไม่ยอมหรอกคะ

**ผู้สัมภาษณ์** ส่วนใหญ่อะคะ อาหารที่มีกลิ่นแรงอย่างเนี่ยจะไม่ให้ขึ้นก็เลยอาจจะเป็นส่วนหนึ่งที่คนคัดลิจใจเอาธมมากกว่าที่จะขึ้นรถไฟด้วยก็ได้อะคะ ถ้าเกิดเขาต้องการจะชื่อของที่เขอะขึ้น

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ตอนนี้เท่าที่เราตามอะมันจะมีอันนี้คนไทยก่อนนะคะ คนไทยที่แบบเป็นแฟนพันธุ์แท้รถไฟอะมันมีอยู่ แต่ว่าคอนแรกเราคิดว่าน้อยนะคือมันมีอยู่แหละ

**ผู้สัมภาษณ์** มีเป็นเว็บบอร์คของเขาเลยด้วย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** รถไฟเองอะทำตัวมีปัญหาเอง คือถ้าเราเป็นคนที่ชอบรถไฟมากแล้วเราจะไปปั่นจักรยาน เอาจักรยานขึ้นรถก็ไม่ได้ จักรยานคันคันละเป็นแสนอย่างเนี่ย ตกลงจะให้ไปแขวนตรงไหน คือนึกออกใหม่คือเหล่าเนี่ยมันเป็นอันที่แบบสร้างปัญหาตลอด แต่ว่าเขาบอกว่าเราไม่ได้มองโลกร้ายนะอะ คือมองโลกดีว่าทุกอย่างมันก็ไม่มีความลำบากหรอกก็จะเห็นเท่า ๆ อะ ไรอย่างเนี่ย คือเราก็เอาถ้าโลก

สวยเนี่ยในระยะยาวถ้าเขาเห็นบ่นคนที่ใช้รถไฟอะ แล้วเขาต้องการ Facilitate อะ ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกอะไรบ้างที่จะมาตอบโจทย์เขาอะ แล้วก็ทำการบ้านกันไป แก่กัน ไปพัฒนากันไปอย่างเนี่ยก็จะทำได้ แต่ถ้าวัดไฟเองการรถไฟอะนะคะ ถ้าคุณยังแอบปี้กับพวกคอมพิวเตอร์กับพวกที่แบบชานเมืองมาทำงานที่บางกอกแล้วออกไปอะ ไร่อย่างเนี่ยมันก็นั่นแหละนะคะ คือทำดี ๆ เนี่ยมันไม่ได้ถูกชนกับคนหรือกมันได้หลาย ๆ อย่าง

**ผู้สัมภาษณ์** ไช้ชนของได้ด้วยหลาย ๆ อย่าง อันนี้หนูอยากถามอันนึงคะที่ตัวแคมเปญของตัว 12 เมืองต้องห้ามอะคะ ที่มันจะมีว่ารู้สึกว่าจะระยองจะจับคู่กับตราด แล้วก็ตัวจันทูริกับสระแก้วไช้ไหมคะ ทีนี้คือหนูสงสัยว่าตัว ททท. อย่าง ททท. ระยองเขารับผิดชอบจันทูริด้วยไช้ไหมคะ แต่เวลาเราทำแคมเปญเนี่ยสมมติ 12 เมืองต้องห้ามเนี่ยระยองจะจับคู่กับตราดแทน ทีนี้มันประสานงานกันยังไงคะในการดำเนินงานอะคะ เพราะตราดรู้สึกว่าจะอยู่ในความรับผิดชอบของตราดเอง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ตราดก็จะมีสำนักงานตราด ระยองก็จะมีสำนักงานระยองคะ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วจันทูริที่คู่กับสระแก้ว

**ททท. ฝ่ายวิจัย** จันทูริเนี่ยเข้าใจว่าระยองจันทูริ สระแก้วเนี่ยเข้าใจว่านครนายกคู่ปะคะ

**ผู้สัมภาษณ์** ไช้คะ ๆ ทีนี้ก็เลยงงว่าในเมื่อจันทูริที่คู่กับสระแก้วอะคะ แต่ว่าตัว ททท. มันเหมือนมัน Overlap กัน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ปัญหาเราคือมันยังงี้ก็เป็น ททท. อะ มันก็ขึ้นอยู่กับกลไกในการร่วมมือกันของสองสำนักงาน แต่ปัญหาของเราอะ อันนี้จริง ๆ เสนอที่จับคู่เนี่ย แม้ว่า ททท. เป็นคนออกเอง เราว่าโดยแพทเทิร์นในการเดินทางของคนจันทูริมันไม่ได้ไปสระแก้วนี่ก็ออกปะคะ คนไปจันทูริเขาไปสระแก้วไหม ไม่นะ ไช้คะ

**ผู้สัมภาษณ์** ยังงี้เลยที่ว่าทำไมจับ เพราะหนูเป็นเด็กชลบุรี งี้ก็จะแบบว่าเอ๊ะทำไมสระแก้วก็จะสระแก้ว ไช้ สระแก้วก็สระแก้วอะ ไปแบบคนเล่นบ่อนอย่างเนี่ย จันทูริส่วนใหญ่จะระยองจันทูริด้วยกัน อันนี้ในความคิดของหนูนะเป็นเด็กในพื้นที่ ก็เลยอยากถามตรงจุดนี้ด้วย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือในแง่ของถ้าเป็นห่วงอะเบาเขตการรับผิดชอบอะ ไม่ต้องเป็นห่วงเพราะมันก็เป็น ททท. แล้วเวลาเราคิดไปเที่ยวเมืองรองอะไช้ไหม ตอนแรกเรา 12 เมืองต้องห้ามพลาดไช้ปะ พอปีต่อมา ก็ Plus คือ Twelve plus ก็คือ Plus ออกไปอีก คือตอนนั้นเนี่ยอันนี้เล่าเรื่องจริงเลขเรื่องตัวเลขเลขเนอะ คือเราทำ 12 เมืองต้องห้ามพลาดคือเราพูดเรื่องเมืองรองก่อนมาก่อนรัฐบาลด้วยนะ คือปัญหาคือเหตุที่เรา ททท. ทำ 12 เมืองต้องห้ามพลาดอะเพราะอะไร เพราะตอนนั้นอะเราเห็นละว่าเมืองหลักมันมีปัญหา คือคนมันกระจุกตัวอยู่ในเมืองหลักเราก็แค่คิดว่าทำยังไงจะดึงคนออกจากเมืองหลักให้ได้ เราก็เลยทำเมือง 12 เมืองต้องห้ามพลาด คือเราโปรโมทให้มาเที่ยวเมืองรองไช้ไหมคะ พอมาเที่ยวเมืองรองคือเราทำได้ปีนึงพอเรากลับไปดูตัวเลขอะสถิติอะปรากฏว่าซุ่มพวงซุ่มพวงนักท่องเที่ยวแบบเพิ่มขึ้นอะ พอมันเพิ่มขึ้นแล้วอะการที่เราจะเหยียบซุ่มพวงอยู่อย่างเดิมอะ มันเหมือนลักษณะของ Strategy อะมันไม่ Proactive อะ เราก็เลยแบบเป็นซุ่มพวงอะไรอย่างเนี่ย เป็นแบบจันทูริตราด มันก็คือพ่วงเข้าไปอะ เพื่อที่จะแบบคือให้มันกระจายคือโครงของเราคือให้กระจายนะคะ เหมือนแบบคนที่เที่ยวใน Weekend อะเสาร์อาทิตย์ ทำยังไงไม่ให้เที่ยว Weekend ให้เที่ยว Weekday แล้วก็ทำวันธรรมดาที่น่าเที่ยว แล้ววันธรรมดาที่น่าเที่ยวมันแป้กประเมินผลแล้วมันแป้ก

**ผู้สัมภาษณ์** คือมันก็เงิบ ๆ ไม่ค่อยแบบ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือเขาบอกว่าถ้าเที่ยววันธรรมดาที่ลาออกคือคือเราก็หวังพวกฟรีสิ่งฟรีแลนซ์อะไรอย่างนี้เนอะ แต่พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่อื่นนี่เอามาจากงานวิจัยเนอะคือเขาจะบอกเลยว่าแบบอย่างเช่นเอาเมืองนอกก่อนก็ได้ เมืองนอกนี่คือตอนนี้เราวิจัยตลาดพวกคนรวย ๆ ในประเทศต้นทางเนี่ยนะ คือเขาบอกว่าเขาจะไปไหนก็ได้ที่ไม่มีนักท่องเที่ยวเยอะ ๆ อะ คือไม่ใช่เป็น Touristic area

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อไม่เอาแมสแล้ว

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ตรงไหนก็ได้ เราก็คิดในใจบอกกับน้องว่าแบบแรร์เยอะเลยในเมืองไทยอะ อย่างยโสธรคือไม่มีคนหรอก คือแบบยโสธรสารคามไม่ค่อยมีคนหรอกไปเลย แต่แบบยโสธรกับสารคามนี่คือโรงแรมที่ไม่มีรองรับอีกอะไรอย่างนี้ เราก็คิดในใจว่าตกลงต้องให้นักท่องเที่ยวมาก่อนหรือว่าเป็น Demand pull หรือว่า Supply push คืออะไรมาก่อนอะ แต่ถ้าภาคเอกชนถ้าสายคาชาวไกลจนอย่าไปยุ่งกับเมืองหลักแล้วละเพราะว่ามันสู้กันหนักมัน Red ocean คือสู้กันแบบเลือดซิบอะเนอะ ผู้ไปซัลล์ ๆ อะเนอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ค่อย ๆ โดคิกว่า แล้วเราก็กลายเป็นเจ้าแรก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อะ ไปซัลล์ ๆ แบบไม่ต้องคนมาเยอะ แต่ว่าข้างในมันเลือดซิบจริง ๆ อะ มันสู้กับแบบนำกลัวมาก แต่อันนี้ที่นำห่วงอะกลายเป็นเรื่องของพฤติกรรมของคนอะที่อาจจะจากจันทบุรีไม่ได้ไปสระแก้ว

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่ แล้วผลออกมาแป๊กไหมคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือตอนนี้ยังไม่รู้ตามอยู่ คือพยายามหาเหมือนกันนะว่าเอาแล้วมันไปจับกับสระแก้วได้ไงวะ จันทบุรีซึ่งแบบ คือตัวฐานทรัพยากรก็ไม่ได้เอื้อต่อการคือโดยเจตจำนงของคนอะ โอเคไปสระแก้วไปบ่อนอะก็ต้องยอมรับเนอะไม่ต้องไปสู้กับอะไรหรอกใช่ไหม แล้วตัวสระแก้วจริง ๆ แล้วเนี่ยตัว Attraction หรือตัววันเวคมันก็ไม่มันอะมันไม่มีอะไรเลยอะ เสร็จแล้วปั๊บจะไปแล้วไงอะ คือสระแก้วอาจจะไปจับกับพวกปรางปราจีนอะไรอย่างเนี่ยมากกว่าใช่ไหม

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่คือหนูเห็นตอนแรกหนูยังเอ๊ะทำไมเอาจันทบุรีแบบคือจันทบุรีมันดูไปกับสระแก้วมากกว่า มันผลไม่เหมือนกันอะไรอย่างเนี่ยคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วไปดูพวกจันทบุรีอะอีกไม่นานหรอกโตปรี้งปรี้งเหมือนราชบุรีอะ คือราชบุรีเราไปเจอคนรุ่นเก่า ๆ บอกว่าเนี่ยตายแล้วคนไม่มาราชบุรีเลขตลาดนั่งตลาดน้ำ เราบอกว่าพูดใหม่คิดใหม่เข่าหัวตัวเองก่อน แต่ส่วนฝั่งอื่นเดี๋ยวอะใช่ไหม เป็นดินแดนแบบเป็นดินแดนแห่งอาร์ทอะชุมชนคนอาร์ทจริง ๆ อะ รุ่นใหม่แล้วก็แบบคือสิ่งที่เข้าไปไม่ว่าจะเป็นที่พัก เรื่องร้านอาหาร เรื่องร้านค้าแพแบบเก๋ๆ คือไปไกลมากแล้วก็มวลของคนที่เป็นพวก Healthy นี่ก็มาก พวก Sport ไปวิ่งไปปั่นไปแบบไอ้โห

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วมีแพลนจะทำแบบ Plus plus อีกไหมคะ แบบขยายไปอีก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือตอนนี้เลิกพูดแล้วละเพราะว่าถ้าโบตันตามรัฐบาลจริง ๆ อะ รัฐบาลขึ้นมาพูดเมืองรอง พอมานพูดปั๊บประกาศ 55 เมืองรองเลยอะ ในขณะที่เราขี้บค่อย ๆ แบบ 12 เมืองแล้วก็เป็น 24 เมือง แต่รัฐบาลมาจากไหนไม่รู้ปั๊บเข้าไป 55 เมือง เราก็คุยกันเองว่า 55 มาจากไหนวะ

**ผู้สัมภาษณ์** เขาคิดยังไงอะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เขาคิดเมืองหลักแบบนี้ละว่าเมืองหลักในการท่องเที่ยวคือเมืองหรือจังหวัดนั้น ๆ จังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเกิน 4

ล้านอันนี้เรียกว่าเมืองหลัก 4 ล้านญี่ปุ่นไม่แยกไทยไม่แยกต่างชาติ ปกติคือเวลา ททท. ตั้งเมืองหลักในการท่องเที่ยวเนี่ยเราจะดูเรื่องสนามบิน เราจะดูเรื่องโรงแรม 5 ดาว เราจะดูเรื่องนักท่องเที่ยวต่างชาติ แต่อันนี้เขาไม่ดูตัวเก่งเขามีอันเดียวเลยคือจังหวัดใดถ้ามีนักท่องเที่ยวเกินจาก 4 ล้านจังหวัดนั้นเป็นเมืองหลักการท่องเที่ยว คือบางจังหวัดอะคนไทยเข้าไปก็ไอ้โหม้นก็จะเกินอยู่แล้วใช้ไหมคะ ส่วนอะไรก็ตามที่ต่ำกว่า 4 ล้านญี่ปุ่นมันเป็นเมืองรองหมด ทีนี้ตัวเมืองรอง 55 เมืองนะถ้าเขาคิดได้นะคือ 55 เมืองแบ่งเป็น Group อีกทีอะมันอาจจะได้ 3 Group ก็ได้

**ผู้สัมภาษณ์** เป็น Cluster ไป

**ททท. ฝ่ายวิจัย** นึกออกไหมคือเมืองหลักที่อยู่ติดกับเมืองรอง เมืองรองที่อยู่ติดกับเมืองหลักมันอาจจะได้อานิสงส์ไหลมา เมืองรองที่อยู่ Stand alone แบบคือเดี่ยว ๆ เหงา ๆ อย่างเนี่ยคือคุณมีอะไรที่มันเด่นที่จะไปดึงหรืออะไร คือตอนนี้เมืองรอง 55 เมืองเนี่ยรัฐบาลลุยในแง่ของการที่ดึงคนด้วยใช้มาตรการการคลังก็คือใช้ภาษีเป็นการเงินการคลังเนี่ยละ คือใช้ภาษีคือถ้าไปพัก 55 เมืองรองเอาใบเสร็จลดหย่อนภาษีได้ แต่ในเมืองหลักไม่ได้ ไปภูเก็ตไปเชียงใหม่อย่าเนี่ยไม่ได้ แต่ถ้าไปเมืองรองอย่างเนี่ยได้ แต่ถ้าเกิดเงินเนี่ยไหลลงชุมชนเลขอะ อย่างเช่นเราไปนอน Guest house ป้าคนเนี่ยปรากฏป้าคนนี้มีภาษีให้เรา คนที่ได้ก็แบบเหมือนซื้อช่วยชาติอะคือห้าง ได้เต็ม ๆ อะ ห้างทั้งนั้นเลยเห็นไหม คือมันเป็นเรื่องแบบสปอยล์ทุ่มทุน

**ผู้สัมภาษณ์** คาสิตาสาเขาไม่มี

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไม่แล้วสปอยล์ชนชั้นกลางด้วยแหละ แล้วก็สร้าง Demand เทียมอีกต่างหากนึกออกไหม เนี่ยแบบว่าเนี่ยก็ใช้อยู่เลขอะพอแบบหมั้นห้าต้องมีแว่นใหม่ละ นึกออกไหมชีวิตฉันไม่ได้ต้องการแว่นมันก็สร้าง Demand เทียมขึ้นมา นั่นแหละนะคะ อันนี้น่าห่วงเรื่องของการ Plus เราก็จบไปแล้ว เรื่องนี้จบลงพร้อมครอบครัวอะไร ครอบครัว 55 เมืองรอง แล้วอีกอย่างนึงนะถ้าจังหวัดเราคิดว่าจังหวัดระยองเป็นเมืองหลักเนอะ นักท่องเที่ยวมันเกิน

**ผู้สัมภาษณ์** น่าจะเกินนะคะ ต้องไปเช็คลูกอ่อน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช้ เวลาเกินญี่ปุ่นอะรถไฟพุ่งไปประของ สมมติเนาะคือพุ่งไปประของเสร็จญี่ปุ่นอะ เราต้องแบบรีดคนลงมาเมืองรองอะ อ้าวแล้วเมืองรองอยู่ตรงไหนอะ เออแล้วทำไมรถไฟมันถึงไม่แบบผ่านแบบไปเพื่อที่จะผ่านเพื่อไปเมืองรองอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ใจมันไม่ไปด้วยกัน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ มันก็แบบบู๊มเข้าไปตรงนั้น [30:00] จริง ๆ แล้วอันนี้น่าห่วงในแง่ของการขาดคนนักท่องเที่ยวต่างชาติเนอะ อย่างชลบุรีมั้ง ละเซิงเทราอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ชลบุรีจะต่างชาติเยอะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ถ้า Expat ของ ททท. เนี่ยเราคิดว่า Expat เท่ากับ Domestic นะเวลาเรามองอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ประชากรแสงเยอะช่วงนี้มีประชากรแฝงเยอะมาก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เท่ากับ Domestic อะ ดังนั้นเวลาเราทำการตลาดเนี่ยเราก็ต้องให้เขาอะเหมือนแบบคุยกับเขาเหมือนคุยกับคนไทยอะ นี่ยังไม่รวมพวก Senior citizen นะ ใช่ไหม คือเวลาบอกว่าคนจะไปไหนจะเป็นคนกลุ่มไหนอะ คือเรามอง Segment เลขเนอะ คือ Segment จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อเราจัดการตัวเราเองอะว่าโอเคเราจะเป็นเมืองผู้สูงวัย เป็นเมืองผู้สูงวัยเท่ากับถ้าผู้สูงวัยญี่ปุ่นต้องมีสนามกอล์ฟ มีโรงพยาบาล

แบบนี้ขึ้นมารองเลยอะ แต่พวกคุณก็ยังมีเหมือนเดิมมีอะไรใหม่ ๆ เกิดขึ้นก็เที่ยวไปไหนไปจ่อ คือมันจะจ่อจ่อไป เร็วสูงก็เร็วไป

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วอย่างนี้ ผอ. คิดว่าตัว Travel time ที่มีมันลดลงอะคะ มันจะส่งผลให้คนตัดสินใจแบบ โอ้ยไม่ค้างคิงกว่า

**ททท. ฝ่ายวิจัย** จริง

**ผู้สัมภาษณ์** ไซ้ใหม่แบบเป็นได้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่เราไปนึกอย่างนี้ที่ไม่ค้างคิงกว่า เราจะไปนึกถึงพวกที่มีวัตถุประสงค์ด้าน Business ไซ้ใหม่ นั้นแหละคือการท่องเที่ยวแบบเข้าไปเยือนกลับอะ คือเข้าไปเยือนกลับเนี่ยมันก็มี Timing ของการที่แบบ Spend time อะ การท่องเที่ยวมันคือการใช้ Free time อะคะ คือถ้าไปพื้นที่อื่นเนี่ยเนอะ มันอาจจะตึงคิงอะ แต่ถ้าพวกไปเยือนกลับมันอีกวัตถุประสงค์นึงละ เช่น ไปประชุม ไม้รู้แต่ว่าในระยะเวลา 1 ชั่วโมง

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วในแง่ของ One-day trip อย่างเนี่ยอะคะ แบบไม่ได้ประชุมแต่แบบเที่ยวแบบไปเยือนกลับ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** มันทำให้แบบเที่ยวไปเยือนกลับได้ แต่ไปเยือนกลับแค่ตัวรถไฟมันเคลื่อนคนอะ ไปสู่ Destination แล้วอะ มันต้องคิดอีกนิดนึงเราคิดว่าไม่คืองอะนะ แต่แค่อีกนิดนึงแล้วไงต่ออะ พอ One-day ูปจะให้เขาไปไหนอะ ไซ้ใหม่ จะให้เขาไปหาดแม่พิมพ์ กิเนสซีฟูด จะให้เขาไปไหว้สุนทรภู่หรืออะไรมันจะต้องคิด แล้วก็แบบการลือกเวลาเขาเรียกว่าไร เหมือนทำ Blocking อะ เอดดู Journey ของคุณเลยอะว่าตัว Customer journey พอไปถึงบูบจะไป Visit อะไร

**ผู้สัมภาษณ์** มันก็ยากอีกเพราะว่าทางมันไม่มี Facility ที่รองรับ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ตอนนี้มันน่าสนใจนะคะ อย่างพวกเด็กพวกกระแถมที่ชนชั้นกลางเนี่ยคือเวลามันไปไหนเนี่ยอะเราบลอเราเป็นผู้ส่งงานวิจัยเนอะ จังหวัดราชบุรีแล้วเขาก็ไปทำวัด 6 วัด แล้วเขาก็ไปสัมภาษณ์ชาวบ้าน ชาวบ้านบอกว่าไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวมาเลย อะแล้วอาจารย์เขาก็สรุปว่าจังหวัดราชบุรีเนี่ยนักท่องเที่ยวไม่ค่อยเข้ามา น้อยบอกว่าอาจารย์หาอาจารย์พูดผิด คนเข้าราชบุรีเยอะแยะ แต่ไปกองกันอยู่ตามร้านกาแฟ แล้วมันจะไปทำวัดเพื่ออะไรวัดมีอะไร

**ผู้สัมภาษณ์** ไปร้านกาแฟจิก ๆ ราชบุรีไม่ค่อยดังเรื่องวัดนะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออแล้วแบบจะ让他ไปวัด ไปทำไมอะ

**ผู้สัมภาษณ์** เก็บข้อมูลผิดจุด

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออแล้วไปทำไมอะวัด แล้วก็มาบอกว่าแบบนักท่องเที่ยวน้อย ไม้ไซ้ เขาอะ แต่ว่าไม่ได้ไป คือหมายถึงว่าคือวัดมันไม่ได้ตอบ Need คนอะ แล้วถามว่า Need คนไปเที่ยวอะไม่ได้ดู Attraction เขาไม่ได้จะไปดู Attraction เขาจะไปในร้านกาแฟแล้วถ้ารูป คุยกับเพื่อนอย่างเนี่ย ก็แล้วไปไหนบ้าง ไม้ได้ไป นั่งคุยกับเพื่อน ถ้ารูป นั่งกินอะไรอร่อย ๆ กินไอติม อ่านหนังสืออย่างเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** ไซ้ไป Check in

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออแล้วฉันคิดตรงไหนวะ ฉันไม่คิดนะ

**ผู้สัมภาษณ์** ก็ถือว่าเป็นนักท่องเที่ยวแล้ว

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออละถ้า ททท. มันยังป่วนเป็ย่น ๆ อยู่ทั่วละไม่เข้าใจเลยว่ากระแสมิซันชั้นกลางไม่ได้จะไป คือ Attraction นี้ออกใหม่ ไปเสียวใหม่อะมันไม่ได้ไปวัดพระธาตุคุดอยสุเทพ มันไปอยู่นิมมาน

**ผู้สัมภาษณ์** หนูไปหนูยังอยู่แค่นิมมานเลย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ถามมันอะมันก็แบบเป็น Coffee route, Coffee journey แก่ครั้งนี่ฉันจะไปร้านกาแฟอำมามันไปออกพื้นที่ใหม่ แลเมริมูนนี่นั่นถูกปะ นี่คือสิ่งที่แบบตัวกิจกรรมอะ ตัว Spot หรือจุดที่เขา Spend time อะ แล้วก็ Spend money ยังไงอะ คือ Spend money ก็อย่างนี่คือ Spend brownie ไม่ Spend ใส่อะไรนี่ก็ออกใหม่ ไม่ได้ไป Spend แคปหมูอะ

**ผู้สัมภาษณ์** อยู่ที่พฤติกรรมของเขาอะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วถามว่าซื้อใส่อะไรนี่ต้องไปถึงเชียงใหม่ใหม่ ไม่ต้องเนาะถูกใหม่ เออแล้วมันตอบโจทย์อะไรอะ คือมันก็เปลี่ยนไปอะ แล้วถามว่าอะเราเคยจัดเงินรายตรงนี่นะแล้วก้อง ทรงกลมมานะ แล้วถามแบบเออไปเชียงใหม่แล้วไปอะไร เขาบอกว่าวิทยากรของเราอะ ก็ว่าพระธาตุคุดอยสุเทพอะก็ไม่ว่างจะไปทำไมอะก็แม่พาไปตอนเด็ก ๆ แล้วอะแล้วจะให้ไปทำไมอีกอะ คือจะไปทำไมอีกใจ คือบอกก่อนว่าแล้วจะไปทำไมอีกอะ นั่นหมายถึงว่าตัววัดพระธาตุคุดอยสุเทพเองอะก็อยากที่จะสนทนากับคนรุ่นใหม่ แล้วคนรุ่นใหม่จะสนทนาอะไรกับเขาใจ ถ้าคุณมี Content อะไรที่จะสนทนากับมันอะ แล้วสนทนากับมันด้วยไวยากรณ์แบบไหนอีกนะนี่ก็ออกใหม่ เออเอา Content ก่อน คุณจะสนทนาอ้าวทุกคนมี Content เดียวกันนี้แหละ แต่ Content นี้เวลาคุณสนทนากับ Gen y คุณต้องสนทนากับมันอย่างนึง ใน Content เดียวกันถ้าคุณจะสนทนากับคน Gen x baby boom คุณก็สนทนากับมันอีกแบบนึง ดังนั้นมันก็เป็นเรื่องของความเก่งกาจอะของการที่ใช้สนทนาด้วย Content แบบวัดอะกับคนรุ่นใหม่ให้ได้อะ เราจึงบอกว่าไอ้คนที่มันเก่งมากอะมันคือสิ้นสยม

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่กะหนูชอบมาก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือมันสนทนาค้นเรื่องเดิมอะกับรุ่นใหม่ได้รู้เรื่อง

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่ ๆ หนูเคยไปแบบตอนเรียนอยู่มหาวิทยาลัยหรือยังนี่แหละ กลับไปตอนนี้ก็ยังชอบอะ ทั้ง ๆ ที่มันห่างกัน 10 ปีอะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วอยู่ดี ๆ ตอนที่มันทำมาระยะประชิดอะ เขี่ยคนทำมันกินข้าวกับอะไรอะ

**ผู้สัมภาษณ์** คืออันนั้นหนูไม่ได้ตามเลยเป็นยังงี้จำไม่ได้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือชื่อนิทรรศการมันคือพม่าระยะประชิด คำว่าพม่าระยะประชิดคือเราเดินเราเสียดอยู่กับพม่าอยู่ทุกวันเลยอะ โหขนลุก มันเป็นนิทรรศการที่แบบเหยียนลุกจริง ๆ

**ผู้สัมภาษณ์** เสียขาย หนูไปตอนที่เขามีของขลังแบบพวกไหว้เจ้า ชอบมาก ๆ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ว่ามันเหมือนจะแอบเลียนแบบ TCDC นะ แต่ตอนนั้นมันทำไม่เท่า คือมันทำเรื่องของเน่ามั้ง แต่ TCDC ทำเรื่องอิจริง คือ โอกาสอะ อิจริงคือแบบหาโอกาสที่จะได้โอกาสทางธุรกิจที่จะได้มาจากการหย่อนคล้อยเจ็บขายของคนอะ เช่นฉันทน์ที่ยวกันก็ต้องยก



**ผู้สัมภาษณ์**                    ก็คิด โบที่ออกซ์

**ททท. ฝ่ายวิจัย**                เอออย่างเนี่ย ถันจะต้องด้านแรงโน้มถ่วงโลก อย่างเนี่ยคือเนี่ยมันคือ Content ที่มันอยู่รอบตัวเรา แต่ว่าการบิดอะแล้ว คุยกับคนอะนี่ก็ออกใหม่ คืออันนี้ไม่ใช่เรื่องง่าย ๆ เลขนะที่จะคุยกับคนรุ่นใหม่อะ คือ Content อย่างเดียวเอาไม่อยู่อะ คือต้องมีดีไซน์ อันนี้ เหมือนกันอะ รถไฟอย่างเดียวเอาไม่อยู่อะ รถไฟอย่างเดียวไม่ตอบอะ ไม่รู้ละ คือถ้าเราทำวิจัยสมมติอะเราต้องรู้ทั้งกระบวนการทำทั้งหมดเลย นะว่าเหยจะไปหรือเปล่า ถ้าไปถึงระของปีบระของมันจะมีจืด ๆ ๆ แล้วตอนนี้ระของมันเป็นอะไร มันจะเป็นเมืองที่มันอยู่บนกระดาษอะ เอาเข้าจริงแล้วอะ โชนั้นของมันจะเป็นอย่างนั้นหรือเปล่าเราไม่รู้ละคะ โบนส์มีไหมอันนี้เราไปหาที่แบบจะเชิงเทราจะเป็นเมืองที่แบบ

**ผู้สัมภาษณ์**                    อ้ออันนี้หนูจะ Scope เล็กลงมากกว่านั้นอีกอะคะ คือหนูจะ Scope แค่ว่าเอาคนกรุงเทพฯ ไประของอะคะ แค่ว่าก็คือ เนื่องจากว่ามันไม่มีข้อมูลใด ๆ เลขใน ไม่มีข้อมูลด้าน Historical data ดังนั้นก็เลยทำเป็นตัว Revealed preference กับ Stated preference เพื่อที่จะเหมือนสมมติสถานการณ์มาแล้วให้เลือกอะคะตอนดีไซน์คำถามอะคะว่าถ้าเรื่อง

**ททท. ฝ่ายวิจัย**                คือคำถามเรานะ ถ้าปีก Origin คือบางกอกเลขนะ เอาคนบางกอกไประของแล้วมันมีรถไฟอะนำคนไปได้แน่ ๆ แค่ว่า พอไปถึงที่แล้วอะ บอกได้เลขนะถ้ามันไม่มีอะไรที่มันอะไรมันเลขนี้ละ มันตายแน่นอนอะ แต่ถามว่าคนไทยกับคนกรุงเทพฯ มันก็คือมันก็ ไม่มีใครอยากขับรถไซ้ใหม่ คือระของมันก็ไกลแหละพูดถึง มีไอ้ขึ้นมามันชั่วโมงกว่า แต่ถ้าไอ้เนี่ยมันก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจทุกคน เห็นอะว่ามวลคน ไปแน่ เริ่มมีเรื่องของแบบมีบีบี Junction มีรถแบบขนคนอะโรอย่างเนี่ย คือ Mass transport มันต้องมา เช่น ขนไปไหนขน เข้าเมืองแล้วจะกลับมา คือเหล่านี้มันก็ต้องมาตามไอ้เนี่ยไปแน่ ๆ แล้วมันจะแบบนำสนใจมาก

**ผู้สัมภาษณ์**                    อันนั้นก็จะใส่เป็นหนึ่งใน Criteria ว่าถ้าตัว Connecting mode อะคะ มันก็จะเป็นหนึ่งใน Criteria ในตัวคำถาม

**ททท. ฝ่ายวิจัย**                แต่ทำไมอะไปปรับโจทย์มาจากไหนคะว่าต้องไปจบที่ระของอะ แต่เราคิดว่าเขาจะไม่ไปถึงระของมันจะถูกตัดอีก 4 สถานี

**ผู้สัมภาษณ์**                    ตอนแรกจะเอาชลบุรีเพราะว่าก็เป็นบ้าน แต่ที่นี้พอไปดูสถิติแล้วเนี่ยคนที่มาโชนั้นส่วนใหญ่ก็จะพืथाหลัก ๆ คือตัว ลัดส่วนนักท่องเที่ยวแบบเยอะ ก็เลยไปดูว่าอ้อคือที่ได้เยอะเพราะว่าพืथा แต่พอไปดูระของก็กระเถิบไปหน่อยคือระของเนี่ย 90% นักท่องเที่ยวชาวไทยก็เลยเอารถไฟสดงนี้เพราะว่าก็อยากรู้พฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวไทยมากกว่าในรูทนี่ละคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**                คืออันนี้อาจจะไม่ได้ Inside นะ อาจจะเป็นอันที่แบบเราพูดถึงคนไทย คือคนไทยเนี่ยเวลาไปเที่ยวเนี่ยมันจะแฮปปี้อยู่ 2 อย่าง คือทำยังงี้ก็ได้ให้มันมีอะไรเรื่อย ๆ กินอะ พอกินเสร็จปุ๊บมีอะไรให้ซื้อก็แฮปปี้ละ แฮปปี้แล้ววัดจะสวดจะงามคือมันกลายเป็น เรื่องรองอะ กลายเป็นว่าถ้าพฤติกรรมก็คือว่าถ้าไปแล้วมันมีพืທศสมมติแล้วไปจะ ไปกินสมมติ แล้วมันไปคือเป็น Weekend คือมันจะไป กระจุกอย่างเนี่ย แล้วเราเขาก็ได้เลขว่ามันพุ่งไปได้แน่ ๆ แต่พุ่งไปบับเนี่ยคือสถานีของระของมันอยู่ตรงไหนเราก็ไม่รู้อีกไซ้ใหม่ ถ้าเกิดความ แฮปปี้ของนักท่องเที่ยวเท่ากับกินเนี่ยก็คือไปถึงจุด ถ้าบ้านเพคือจุดที่เขาสามารถที่จะกินอาหารทะเลได้ เราสามารถที่จะมีชื่ออาหารทะเลแห่ง ได้ มันมีอื่น ๆ อีกไหมอะที่สามารถจะตอบโจทย์อันนี้ แต่ถามว่าคนไทยอะ โบนส์ลองคิดว่าถ้าไปแล้วมันมีอะไรใหม่ ลองมาแลกกับเราสิว่า มันมีอะไรอีกไหมที่แบบ ไหว้พระ

**ผู้สัมภาษณ์**                    ไม่คะหนูก็ไม่ค่อยไหว ไม่คะถ้ารุ่นหนูนะไม่ค่อย

**ททท. ฝ่ายวิจัย**                อะไม่เอาอะ ไปเสริมอะถ้ารุ่นหนูสมมติอย่างเนี่ยไม่เข้าไปยื่นกลับอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่เสม็ดต้องค้ำง อันนี้ต้องค้ำง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อิม บ้านเพ

**ผู้สัมภาษณ์** บ้านเพก็ไปเข้าเย็นกลับ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** นับไม่ได้แล้วละ นับได้แค่นี้

**ผู้สัมภาษณ์** มันไม่ค่อยมี Destination ที่แบบ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ถ้านับได้แค่นี้บอกเลยว่ารถไฟความเร็วสูงเส้นกรุงเทพฯ ระยองสามารถจะดึงคนบางกอกออกไปได้ แต่คนบางกอกออกไปได้ แต่ตามว่าคนบางกอกเรื่องการกินเราต้องไปกินถึงระยองหรือ ถ้าอาหารทะเลอะมันต้องถึงระยองไข่ใหม่ ศรีราชาไข่ใหม่อะ

**ผู้สัมภาษณ์** หนูก็เลยไปโฟกัสตรงว่า สมมติว่าให้เป็นกรณีว่าไม่ได้ถามเขาว่าถ้ามีรถไฟเขาจะเลือกใช้รถไฟไหมเพราะว่าอันนั้นเหมือนจะมีคนศึกษาแล้ว หนูก็เลยไปโฟกัสที่ตัวค้ำงคั้นแทนว่าถ้าสมมติคุณไประยองโดยรถไฟความเร็วสูงคุณจะค้ำงใหม่ เป็นสถานการณ์สมมติไปแทนมากกว่า

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อันนี้ยังสนุกใหญ่เลยนะ คือทั้งหมดอะมันกลับมาอยู่จุด ๆ เดิมที่เราคุยกันครั้งแรกเลยอะ คือเขาไปแน่ถ้าเขาสะดวกคือการใช้รถไฟคือเขาสะดวก แต่คนไทยอะอย่างเวลาไปอะคือมัน Spend free time ینگี้ออกใหม่ คือพอไปถึงปั๊บไปเดินเบียง จะไปที่โรงแรมก็ไม่รู้ว่าจะไปกินอะไรทั้งทีก็แบบเช่ารถตลอด สมมติต้องเรียกแท็กซี่ สมมติ ๆ มันก็สะดวกแหละเรียกแท็กซี่ไปอย่างเนี่ย คือตรงเนี่ยต้องดี ๆ เลยอะ คือมันพาคันมาแล้ว ต่อไปพื้นที่คุณอะคุณมีหน้าที่ที่จะรับมันเลขกันพามาแล้วเออรับเลย

**ผู้สัมภาษณ์** หลัก ๆ ก็ Connecting mode ที่น่าจะเป็น

**ททท. ฝ่ายวิจัย** กลายเป็นว่าเสียค่ารถไฟไปสมมติว่าร้อย

**ผู้สัมภาษณ์** เผลอ ๆ อาจจะแพงกว่าขับรถไปเอง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ถูกเออ 200 อย่างเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** 2 คนก็ 600 ไปกลับเท่าไร

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไข่ แล้วพวกเนี่ยนะ ลักษณะของกลุ่มที่ไปเที่ยวล่าสุดงานวิจัยล่าสุดเลขนะก็ประมาณ 3 คน 4 คน Group คนไทยเวลาไปเที่ยว พวก Solo นี่เออเดี๋ยวนี้อะก็มีเยอะขึ้นเนอะง

**ผู้สัมภาษณ์** มีสถิติตรงนั้นไหมคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** มีสิคะ ที่ระยองไข่ใหม่

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่ที่แบบว่าจำนวน

ททท. ฝ่ายวิจัย คือที่ระของไม่ได้มีลักษณะนั้น

ผู้สัมภาษณ์ จำนวนคนที่ส่วนใหญ่ที่ไป

ททท. ฝ่ายวิจัย เรามีแค่ที่ Visitor เป็นไทยย้อนหลัง 5 ปี

ผู้สัมภาษณ์ อ้ออันนี้มีแล้ว

ททท. ฝ่ายวิจัย เอ้อแล้วก็มีตัวเนี่ยที่ดึงมาจากของกรมนะ

ผู้สัมภาษณ์ หนูสงสัยเหมือนกัน คือรู้สึกว่เนี่ยคะปีล่าสุดมันเป็น 2016 ของปี 2017 ยังไม่ออกหรือคะ เขาจะออกตอน..

ททท. ฝ่ายวิจัย ยัง ๆ ปีนี้ 2018 ของ 2017 ยังคะ

ผู้สัมภาษณ์ อันนี้หนูมีไฟล์ แต่ว่าสถิติที่แบบว่าส่วนใหญ่จำนวนคนที่ไประของเป็น 3-4 คนที่ ผอ. บอก

ททท. ฝ่ายวิจัย อ้อเป็นกลุ่ม 3-4 คนคือคนไทยโดยรวม ๆ

ผู้สัมภาษณ์มีสถิติไหมคะ

ททท. ฝ่ายวิจัย มี ๆ

ผู้สัมภาษณ์ หนูขอได้ไหมคะ อันนั้นหนูหาไม่มี

ททท. ฝ่ายวิจัย เดี่ยวก่อน เติ้งจะไป Present ที่คือมันแล้วแต่คือตอนนี้เรารับเงิน สบว. นิดหน่อย อาจารย์แบ็คนี้แหละเป็นประธาน เขา ก็ไปเหมือน Present อะว่าจากการที่ไปสอบถามนักท่องเที่ยวแค่ 10 จังหวัดทั่วประเทศไทย ภาคละ 2 จังหวัด อย่างภาคเหนือเราก็เลือก เชียงใหม่กับพิษณุโลก อันนี้เราก็เลือก แล้วก็ผลมันออกมาคือใน Questionnaire ก็จะถามว่าเนี่ยเวลาไปเที่ยวเนี่ยไปเป็นกลุ่ม ๆ ละมากี่คน ก็ เลขนำเสนอว่ามันตกอยู่ที่ 3-4 คน

ผู้สัมภาษณ์ โดยรวม

ททท. ฝ่ายวิจัย ถูก พอ 3-4 คนอะสมมติว่าเอาข้อมูลมาก้ออยู่กับรถไฟอะนี่ก็ออกใหม่ พอร์ด ไฟปั๊บไปคนละเท่าไร พวกนี้คิดคิด ลูกคิดแล้ว ไปถึงแล้วทำไรต่อไอ้โห้ขับรถไปหะนี่ก็ออกใหม่

ผู้สัมภาษณ์ ไซ้คะ

ททท. ฝ่ายวิจัย โอเค ตัว Overnight เนี่ยมันก็ดี ททท. ก็อยากเห็นนอะ ที่แบบ Overnight ในพื้นที่ที่อะว่าแบบคือจะไปแล้วไปพักค้างในพื้นที่ การพักค้างในพื้นที่เนี่ยเหมือนกับแบบอันนั้นมันก็จะออกมาว่าถ้ามีรถไฟแล้วจะพักไม่พักถูกปะคะ [45:00] แต่ที่นี้ปัญหาของเราที่ต้องไปคุยกับคนที่มาเป็นมาสัมภาษณ์เนี่ย แล้วก็ถ้าคำถามสมมตินะมาถามเราว่าเออเนี่ยถ้ามีรถไฟอะจะไปหรือเปล่า แล้วจะไปค้างคืออันก็ต้องถามแคะว่าพอจันลงจากสถานีแล้ว ใจต่อ อาจารย์มีอะไรบอกเราไหมละเพื่อประกอบการตัดสินใจเนี่ยเราตั้งใจตอบอาจารย์นะ เราอยากตอบ มาก ๆ เลยอะ แต่ทุก ๆ การตอบของเรามันต้องมีบริบทอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ไซท์ก็จะทำเป็นแบบ List เป็นสถานการณ์อะคะว่าไปไหม ถ้าแบบนี้ไปไหม เป็นอย่างนั้นอะคะที่คิดไว้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ถ้าไปไหม เราก็บอกโอเคไป อาจารย์ก็บอกฉันไปก็ได้แต่ว่าพอไปถึงบู๊นเนี่ยฉันไม่ได้ขึ้นเหนือหน้าขณะ

**ผู้สัมภาษณ์** ไซท์ ถ้าไม่มีรถไปไม่ไปเป็นแบบนี้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออแล้วตัวเนี่ยถ้ามันมีออกมาแล้ว เอ้าไม่มีแน่ ๆ เลยอะ

**ผู้สัมภาษณ์** อันไหนอะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เรื่องที่แบบหมายถึงว่าตัวโครงการเขาอะ นอกจากเขาวางราง นอกจากหัวรถวิ่งแล้ว แต่ละ Station เขามีแบบ

**ผู้สัมภาษณ์** อ้อตัว Develop พื้นที่

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อย่างน้อยก็ Provide เอาไว้ไงคะ อย่างเช่น มีเคาน์เตอร์สมมตินะ นึกถึงแบบสถานีรถไฟที่มันคู่นี้หน่อยอะ มีเคาน์เตอร์ที่มันเป็นรถเช่า เป็นบริการรถ Mass transit อะ ไรอย่างเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** เป็นแบบ One stop service อะ ไรอย่างนี้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เอออะ ไรอย่างเนี่ย มีที่จองเนี่ยไปพักค้างอะ จองโรงแรมถ้าแบบว่าพักค้างคือจองโรงแรม แล้วโรงแรมมันมีรถมารับเราหรือเปล่า ไซท์ไหม คือถ้าเข้าไปเซ็นกลับตอนเนี่ย โถเมืองชายแดนที่ข้ามสะพานมานะ โหยังยากลำบาก แต่บางที่เขาจะมีรถวิ่งนะคะวิ่งเข้าเมือง 15 นาทีอะ ไรอย่างเนี่ย ก็ไม่รู้อะว่าวิ่งเข้าเมืองก็เข้าเมืองไปก่อนไปตายเอาดาบหน้า ค่อยคิด

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วถ้าในกรณีที่ว่าสมมติว่ามันทำให้ Night stay เนี่ยลดจริง ๆ ผอ. คือว่าทางโรงแรมถ้าสมมติโรงแรมเขาปรับตัวตามพอรู้ว่ามันไม่มีคน Night stay แล้ว ปรับเป็นแบบพักรายชั่วโมงอะ ไรอย่างเนี่ย ผอ. คิดว่าไงคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เป็นแบบชั่วคราวอะหรือ ไม่มีหรือ

**ผู้สัมภาษณ์ทาง** ผอ. ระยะเวลาออกไว้อย่างนี้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อ้าวหรือ

**ผู้สัมภาษณ์** หนูก็ถามว่าถ้าคิดว่าสมมติมันเกิดขึ้นมาจริง ๆ มันไม่มีคนพักค้างคืนแล้วเนี่ยผู้ประกอบการจะทำยังไง เขาบอกว่าแบบก็อาจจะต้องคอนนี้ก็ยังไม่มีแพลน แต่ในอนาคตก็ต้องปรับเปลี่ยนเป็นแบบ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ตอนนี้โออาร์ระของคิมกเลขนะ คือ 70% ถ้าเราเชื่อมั่นเนี่ยสูงมากเลขนะ คิเลขนะ

**ผู้สัมภาษณ์** เขาก็เลยบอกว่าอาจจะต้องปรับเปลี่ยนเป็นรายชั่วโมงแทน แต่หนูว่ามันแปลก ๆ อะถ้าเกิดว่าเป็นรายชั่วโมงแล้วไปเที่ยวพัก 2-3 ชั่วโมง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เพื่อที่จะอาบน้ำหรือ

**ผู้สัมภาษณ์** หนูก็เลยถามเพราะหนูไม่ค่อยเห็นด้วยเท่าไร พอจะมีวิธีอื่นที่มัน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไม่ ๆ คือราชชั่ว โมงอะมันเป็นคนต่อเครื่องอะ แต่มันไม่ใช่อันนี้อะ

**ผู้สัมภาษณ์** ของอยู่เกาะก็ไม่มี..ละก็เลยถามดู ทางนั้นเขาตอบมาอย่างนี้หนูก็เลยถามดูอีกที

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ถามว่าคือปัญหาของโบนัสก็คือว่าถ้าเกิดว่ามันมีโรงแรมแล้วเหมือนโรงแรมมันไม่มีแขกอย่างนี้ใช่ไหมคะ จะปรับตัว ยังไงใช่ไหมคะ

**ผู้สัมภาษณ์** แต่ที่หนูมองคืออาจจะแบบแคมเปญ..

**ททท. ฝ่ายวิจัย** บอกเลขนะพวกเนี่ยสมมติว่าถ้าใครก็ตามทำโรงแรมอะ เขาไม่ได้มานั่งเฉย ๆ ให้ ททท. หาแขกหรือก็คือพวกนี้ก็คือผู้สุดท้ายที่นั่นแหละ อาจจะทำการประชุมสมมติ ใช่ไหมคะ อะกลุ่มดูงานสมมติ

**ผู้สัมภาษณ์** หรือไม่ก็แบบจัด Event ที่มันแบบที่ทำให้เขาต้องค้างอะ เหมือนอะไรอะ เหมือน Music festival อะ ไรอย่างเนี่ยแล้วก็ได้กลุ่ม MICE

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ตอนนี้ถ้าเกิดภาคเอกชนเขาเรียกว่าไรกลุ่มธุรกิจอะนะพวกเด็กรุ่นใหม่อะ ถ้าเหมือนปรับตัวทันอะเขาไม่ทำอะไรที่มันใหญ่ ๆ หรือแบบจำนวนห้องเยอะ ๆ อะ เขาไม่ทำอะไรอะ เขาจะทำแบบเป็นขนาดเล็กไม่ก็ห้อง

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่ เหมือนสัมมนาขนาดเล็กมันค่อนข้างที่จะเอาเนี่ยอะละ Workshop เยอะเหมือนกัน เหมือนอบรมเล็ก ๆ อะ ไรอย่างเนี่ยอะละ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วโรงแรมที่มันมีขนาดใหญ่แล้วเป็นโรงแรมที่เกิดขึ้นแรก ๆ อะ ก็ต้องปรับห้องปรับอะไร คือมีทีวีที่มันดูใหญ่ ๆ นึกออกไหม คือก็ต้องเอาออกแล้วเอาเป็นจอแบนอย่างเนี่ย เพรงพรมก็ต้องถลอกอย่างเนี่ยไม่มันเหมือนอะไรอะแล้วก็ดันไปแบบอะอยู่ ๆ มีโรงแรมเปรี้ยวจัดดันมาอยู่ข้างบ้านมาอยู่ตรงข้างรั้วอะ ไรอย่างเนี่ย คือแค้นใจอะมันก็ได้เปรียบแล้วใช่ไหมคะ พวกนี้ก็ต้องสู้เหมือนกัน ปรับตัวตลอดเวลา

**ผู้สัมภาษณ์** เขาก็ไม่มีรอภาครัฐแล้วนะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ ๆ ๆ แต่มันหมายถึงแบบคือบางทีอะ คือมันสู้กันรุนแรงอะเนอะ บางทีเราเป็นผู้ที่อยู่ในธุรกิจงานแล้วอะเราก็ต้องยอมรับว่า โอเคมันมีพวก Newcomer อะ แบบสลดกว่า แรงกว่าสับขาหลอกอะ ไรอย่างเนี่ย แต่ของเราเราก็ต้องออกไปแนวเกมอะ คือถ้าเราเล่นเกมกว่าเขาเราจะยังงัยอะ เราต้องเห็นช่องทางอะ เช่น เราอาจจะทำการตลาดกับ อบต. สมมติพวกชอบมาดูงานอะ ไรอย่างนี้ เราก็แบบเล่นอย่างนี้ไป เราก็จัดงานราชการได้ว่า Spending ให้ห้องจัดเลี้ยง 50 อย่างเนี่ย เออเราก็เรียกราคาแล้วไปบวกค่าห้อง เห็นไหมเราก็ได้กลุ่มสัมมนาที่เป็นราชการแล้วก็ได้อีก ซึ่งพวกเนี่ยมันต้องมี Marketing มาทำตลาด ถ้าอยากได้ผู้ป็นสมมติเราเลี้ยงผู้ป็นเลย พอผู้ป็นป็นเนี่ยมันชอบอะไร ถ้าผู้ป็นแก่อะทางโรงแรมก็ต้องจับกับทางโรงพยาบาล ต้องไปจับกับสนามกอล์ฟ เพราะคุณตามาผู้ป็นเข้ากินข้าวเสร็จคุณเขาก็จะแบกถุงกอล์ฟไปสนามกอล์ฟ มีวันนึงคุณตาไม่ออกจากห้องเราก็จะเรียก Ambulance จากทางโรงพยาบาลมารับไปอย่างเนี่ย คือเรื่องของพันธมิตรของการร่วมเนี่ยมันก็จะเปลี่ยนหน้าไปซึ่งพวกนี้มันต้องปรับตัวตลอด เพียงแค่ถ้าเขาออกแบบ Segment เขาชัดเจนว่า Segment เขาจะ Segment ไหน ถ้าคนแก่ก็คือแก่ ผู้เด็ก ๆ ไม่ได้ แบบแก่เลย มีแพมเพิสอะไร อันนี้ก็แล้วแต่

**ผู้สัมภาษณ์** Segment ต้องชัดเพราะว่าจะได้ทำ Marketing โดยตรง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ว่าเรื่องชั่วโมงสองชั่วโมงอันนี้ยังง

**ผู้สัมภาษณ์** หนูก็ยังไม่คือตอนนั้นที่เขาตอบก็ยังไม่ค่อยเคลียร์ คือเหมือนลองสมมติสถานการณ์ว่าถ้านั่งรถไฟมาเที่ยวแล้วพัก 2-3 ชั่วโมงแบบมันเหมือนเรา Waste ไปอะคะ มันเหมือนเราดูสัฟเฟอเพื่อที่จะไปค้างคืน แต่ว่าเราจะจ่ายเงินเพื่อจ่าย 3 ชั่วโมงนี่อีกหรือ ความคิดตอนนั้นก็เลยค่อนข้างย้อนแย้งนี่อะไรอย่างเนี่ยคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** มันมีรถไฟที่วิ่งไปหัวหินอะคะ เราก็ไม่รู้ไม่เคยนั่งอะคะ พอไปถึงหัวหินแล้วฉันจะไปทะเลเนี่ยมันอยู่ติดทะเลเลยปะวะ คือ निकอกใหม่ เออถ้าอยู่ติดทะเลอะคือการรถไฟก็อย่างนี้คือมันเป็นรถไฟพาท่องเที่ยวอะ กรุงเทพฯ ไปหัวหินไปหยุดที่หัวหิน 3 ชั่วโมง พอถึงเวลามันก็จะเอารถกลับอะ แต่พอถึงหัวหินปั๊บมันปล่อยใจ จะไปเดินกินหอย จะไปเดินหาอะไรคือแบบนี้ निकอกใหม่พอถึงเวลาก็มานั่ง แต่ถ้าการรถไฟเองอะจะทำเรื่องท่องเที่ยวจริงจังอะ การรถไฟต้องคิดเยอะกว่านี้ การรถไฟต้องฉันทักกับเขาเพิ่มก็ได้ แต่แบบพอลออกจากรถไฟปั๊บจับไม้รถผู้สมมติ จับไม้รถรางสมมติ หรือจับลงไม่รู้อะคือต้อง Facilitate เข้าไปอะ คือสมมติว่าเขาจะไม่ไปเลยคือมันอยู่ตรงไหนก็แล้วแต่มันก็เหมือนต้องมี Option ให้เขา คืออันนี้มันเหมือนปล่อยทิ้งอะ จริง ๆ อะถ้าการรถไฟแผนการตลาดเขาเก่ง ๆ นะคะ แล้วเขาทำแล้วเขาบอกว่าเนี่ยจัดไปเที่ยวระยะของ One-day 945 บาท แล้วก็บอกเลยว่ามันมีค่ารถไฟ กินอาหาร มีนุ่นนี่ โอ้โฮอย่างเนี่ยรับละ

**ผู้สัมภาษณ์** ได้ Economy แบบได้บั๊สคันนึงเลยเนอะ จักรูทเลย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไซ้ ถ้าคุณบอกอย่างนี้เลย ถ้าคุณมีกำลังคุณส่งมาให้ก็ห้อง ทรงกลดทำก็ได้อะ คือก็บอกโอเคที่ผมรับ 30 คน 30คนที่ผู้ก็ผู้ครึ่งเลย พอขึ้นปั๊บเนี่ยแบบเขาเรียกว่าไร เหมือนทำทัวร์เลยอะ ขึ้นปั๊บแจกมีขนม มีกาแฟ มาถึงปั๊บมีคนมาอธิบาย On the left hand side, On the right hand side อ่านชุมชนอันนี้ดี ๆ เห็นไหม ผ่านทุ่งนาเราก็พยายามจะดูเส้นที่มันผ่านมันมีอะไร คือถ้าเป็นเส้นทางรถไฟเมืองนอกอะคุณจะผ่านเป็น Scenic route คือแบบถ้าพวกนี้ทำ Content ดี ๆ มันอธิบายไปได้ันะ อันนี้เป็นโรงงาน อันนี้เป็นชุมชนอย่างเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** Marketing หลัก ๆ เลยอะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไซ้ ถ้าจะไปอะคะ ถ้ากรุงเทพฯ จะไประของเพื่อใช้รถไฟอันเนี่ยคือพ่วงเข้าไปเลยนะคะ แล้วก็จัด Weekday ด้วย Weekend ด้วยอย่างเนี่ยเวิร์ค อันนี้บอกเลยนะละ คนเที่ยวและ อย่างน้อยเกิดรถไฟใหม่

**ผู้สัมภาษณ์** มันสะดวกด้วย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไซ้ แล้วเขาว่าพวกเขาไปถึงปั๊บมันมีค่ากิน มีน้ำดื่ม

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วคนไทยซื้อเห้อด้วย ของใหม่

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เหรอคะ ก็ซื้อเห้อแต่ถ้าเราสามารถที่จะเลี้ยงกระแสตามไปอะ คือการรถไฟเองอะหมายถึงคือมันมีคอร์ส เขาเช็คคอร์สได้หมดแหละ ค่ารถเท่าไร ค่าน้ำเท่าไร ค่ากาแฟเท่าไร แล้วก็ค่า Organize ของคนที่มันให้ความรู้เท่าไร แล้วบวกไปเลยเราอาจจะทดลองก็ได้ว่ามีคนซื้อหรือเปล่า แล้วอย่างนี้ละคะ ถ้าสมมติว่ายิ่งอยากเนี่ยอย่างนี้มันจะยิ่งดูมี Value อย่างที่ห้อง ทรงกลดจัดอะ อย่างเช่น ถ้าโบนัสสอยากไปอะก็ต้องเข้าไปกรอกรายละเอียดชื่อโบนัส นามสกุลเนี่ย มันจะถามเราด้วยว่าคิดถึงรถไฟคิดถึงอะไรให้เราตอบ แกมึงยุ่งมากเลยอะ ถ้าอยากได้ 500 ไปก็เอาไป ไม่ได้พี่ คือแบบนี้ निकอกใหม่ว่ามันต้องติดกับคนอะ ทุกคนก็สมัครไป นี่ก็เป็นคนเลือกว่าอันนี้เอาอันนี้ไม่เอา อันนี้ฉันคุยฉันไม่คุยอะไรอย่างเนี่ย แล้วมันก็ไปประกาศว่าใครได้ไปเที่ยวกับมันบ้าง

**ผู้สัมภาษณ์**            อ้อเป็นแบบเพิ่ม Value

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            คือมีเงินอย่างเดียวไม่พอ

**ผู้สัมภาษณ์**            ต้องมีดวงด้วย

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            แต่แบบไม่ใช่ดวง คือคุณต้องแบบเหมือนมืออ้อว่าต้องเห็นเจตนาจริง ๆ ที่จะไปอะ

**ผู้สัมภาษณ์**            อ้อว่าทำไมถึงอยากไป ต้องมีแพชชั่น

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            เออทำไมถึงอยากไป มีอะไรกับรถไฟเหาะ หรือมันอาจจะบอกว่าไม่มีหรือก ชีวิตนี้ไม่เคยเที่ยวเลยไปเที่ยวครั้งนึงมันอาจจะแบบเออ ๆ

**ผู้สัมภาษณ์**            ให้เขาหน่อย

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            เอออย่างเนี่ยเป็น Newcomer ปกติได้พวกที่รักรถไฟอยู่แล้วไป เออไม่เอาเอาแก๊งนี้ดีกว่า

**ผู้สัมภาษณ์**            มี Strategy ในการตอบคำถาม

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            คือมันก็ต้องฉลาดนะเว้ยไม่ใช่ขี้ขลาด ๆ มาทำรถไฟเหาะแล้วคนมันจะไป निकออกไหม คือคนมันไม่ได้ขยับอย่างนั้นอะ คือเราก็ดูไปแบบว่าไม่มีการ Manage อะไร ประเด็นที่แบบไปถึงญี่ปุ่นสามารถจะ By myself อะ เทียวเองจืด ๆ กับอีกอันนึงก็คือมีการจัดการอย่าง Well-prepared, Well-managed เลยอะ Manage เหมือนคุณตั้งเลขไปไหน ๆ คุณจะลงทุนตั้งแสนล้านแล้ว คุณตั้งแผนกนี้เลยอะ निकออกไหม หรือคุณไม่ต้องแผนกแต่คุณสามารถแยกสมมติอันนี้เป็นผู้แล้วคุณก็แบบทำพวกชาวค้อะ แบบเป็นชาวค้อะ ด้วยนะ คือผ่านตรงนั้นคือแบบเป็นหูฟังเป็นชาวค้อะ แบบถ้าผ่านตรงนี้ญี่ปุ่นถ้ามันเป็นเพลงพื้นบ้านเป็นอะไร อันนี้มันต้องคิด ถ้าคนก็ไม่ได้สนใจอะไรก็จะดูอะไรอย่างนี้ก็แล้วแต่ แต่แบบถ้าคนสนใจเราก็คือต้องคิดอะ ถ้าไม่คิดแล้วปล่อยไปตามธรรมชาติมันก็จะตามธรรมชาติ คุณก็คิดสักนิดนึงคุณก็เสียเงินไปตั้งแสนกว่าล้านแล้ว

**ผู้สัมภาษณ์**            เยอะมาก

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            เออเนอะ สมมติจะการรถไฟสมมติว่าทำงานแบบ ททท. อะ แล้วตั้งเป้าตอนนี้เขายังไม่แยกน้ำแยกน้ำมันเลยอะ คือการรถไฟทุกวันนี่แยก Local people กับ Guest หรือเปล่าอะ จริง ๆ ถ้าเขามีระบบในการแยกดี ๆ เนี่ย เขาตั้งเป้าเลย ถ้าตั้งเป้าว่าเขาจะต้องเอานักท่องเที่ยวเป็นคนไทยด้วยเนอะ พอตั้งเป้าว่าเขาต้องหาวิธีที่จะได้มาซึ่งเป้าอะ คือตั้งเป้าอาจจะไม่ได้เยอะ แต่คนนี่มันต้องเป็นพวก Spend more อะ คือฉันไม่ได้ต้องการเยอะ แต่ฉันต้องการคลื่น ๆ ก็คือที่จ่ายตั้งฉันต้องการคนที่มาปรนเปรอ ทั้งเรื่องของอาหารทั้งเรื่องของปัญหาอาจจะไม่เยอะ แต่ว่าวงเงินอะอันนี้เยอะ แล้วกลมเลขมา 30 จ่าหวัละ 3000 ไม่ต้องโก่งด้วย ได้มาแน่ ๆ แล้วมันก็จะแบบที่จ่าจ่าอะ แล้วก็เปลี่ยนเจ้าไปก็ได้คือก้ออะเคยจัดแบบเหมือนเป็นทริปนักเขียนบนรถไฟอะ คือทุกคนไม่ต้องเตรียมอะไรเตรียมแต่เงินกับสมุดบันทึกมา 1 เล่ม แล้วทุกคนต้องมีปากกา แล้วทุกคนก็บันทึก คือลิสลามันเยอะ ตอนนั่งรถกลับทุกคนก็มาอ่านที่ตัวเองเขียนเหมือน Dead poets society อะ निकออกปะ คือความกระแอะอะ จริง ๆ อะมันคือการแต่งงานกันระหว่างอะไรวะ มันแต่งงานกันระหว่างกิจกรรมการเขียนกับแต่งงานกับรถไฟ ซึ่งเขียนมันเขียนที่ไหนก็ได้ไป แต่มันคือการจับมาแต่งงานกันอะ หรือจับคนที่ชอบอาหารมาก ๆ มาแต่งงานกันกับรถไฟอะ เช่น ทริปเส้นอาหารตามทางรถไฟสมมติ พอผ่านศรีราชาญี่ปุ่นอันนี้มันจะต้องกิน ผ่านตรงนี้ต้องกินหอยจ้อ พูดถึงข้าวหลามข้าวหลามมาเสิร์ฟเลยจ้า निकออกไหม ข้าวหลามหนองมนอะไรอย่างเนี่ย ทุกอย่างคือต้อง Organize หมดอะ คือบอกเลขนะแค่คิดฉันก็สนุกแล้วอะ การรถไฟอะถ้ามัน

ทำไมไม่เป็นให้มาจับกับ ททท. แล้วต่างคนต่างมีตัวชี้วัด อันเนี่ยมันคือ Content marketing ไง คือ Content เนี่ยเราจะเน้นเรื่องอะไร จะจับใคร  
แข่งงานกับใคร เราจะทำให้มันแปลก ๆ ๆ ไปเรื่อย ๆ อะ นึกออกไหม เอาจักรยานก็ได้ถูกปะ [60:00/1:00:00] คือจักรยานพอขี่จักรยานขึ้น  
ไว้จักรยานดี ๆ มีแบริกนะ พอไปถึงระยองปั่นปั่นเลขจ้า ปั่นไปบ้านเพไปกินอาหารทะเลสมมติ ใจ คือนึกออกไหมจับแต่งกับอะไรให้  
สนุกเลขอะไรปะ พอถึงจุดนึงเขาอาจจะไม่ได้ใช้พวกการ Organize อันนี้แล้วก็ได้อะ คุณก็เรียนรู้มันไปอะ ระหว่างจัด Organize คุณก็เก็บ  
ข้อมูลนักท่องเที่ยวไปอะ โอ้โหเรื่องอาหารเนี่ยคนเยอะมาก เงินลงท้องถิ่นเยอะมาก ลงทุนไม่ต้องเยอะ คือไม่ต้องมี Questionnaire แจกมันนะ  
แอบดูมันอะ มันก็รู้คือไร จ่ายเท่าไรก็จดเลย เล่นเลขอะ แล้วบอกว่าเนี่ยถ้ามีแบริกกับจักรยาน By yourself เนี่ยก็เอาจักรยานลงมาปั่น ๆ ๆ ได้  
จัดวิ่งได้เลย คือได้ทุกอย่างอะ อาหาร เสื้อผ้า งานกราฟที่ ะของมันก็จะมีพวกตะกร้า กระบุงอะไรอยู่

**ผู้สัมภาษณ์** ก็ไปสถานบนรถไฟอะถึงตรงนี้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ อย่างเนี่ยอาจารย์มาอยู่แล้ว แต่อาจารย์ก็ไม่ต้องตั้งเป้าให้มันเว่อวังใหญ่โต อาจจะเป็นนักท่องเที่ยวที่แบบเป็น  
Tailor made เป็นกลุ่มคนอย่างเนี่ย เขาก็รอเที่ยวอยู่ เขาโยหาคือถ้ามากี่เอา คืออันนี้ไม่ต้องคนไทยด้วยอาจารย์ ชาวต่างชาติยังเล่นได้เลยยัง  
เอาอยู่เลย ชอบจะตายถูกปะ อิมดี เขาเลยเขียนเลย ผ่านจังหวัดตัวเองไปเลย ชลบุรีอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ตอนแรกก็อยากทำชลบุรีนะคะมันบ้านตัวเอง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ชลบุรีมันก็ไม่ทำทายนุดถึง

**ผู้สัมภาษณ์** มันเหมือนมันอึมแล้ว

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือถ้ารถไฟอันนี้ยังพาคคนไปชลบุรีอันนี้ยังแย่นะ

**ผู้สัมภาษณ์** ใจมันเหมือนตัดระของเลขอะ คนก็ไป Stop อยู่ที่อันนี้ก็มิใน Research ด้วยว่าถ้าสมมติถ้าเลือกไประของแล้วคิดจะ  
แวะเมืองอื่น ๆ ด้วยหรือเปล่าที่อยู่ในรูทอะไรอย่างเนี่ย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ปัญหาที่คือว่าเราจะกรองอะไรรู้ไหมคะ เราจะกรอง Mass ออกเลขอะแล้วเราจะได้ Niche แต่เราต้องแต่งตัวนระของ  
ต้องแต่งตัวตัวเองอะว่าตัวอยากจะมีแฟนแบบไหนอะ คือต้องเป็นผู้หญิงที่เลือกผู้ชายอะ ผู้หญิงที่แบบแพง ๆ อะ ถ้าใครอยากลงชลบุรีแบบ  
กาค ๆ ก็ลงไปก็โอเค แต่มาอันนี้มันก็แค่อีกนิดเดียว ไม่น่าที่ก็จะได้อะไรที่มันแบบเฟรชมาก คือใจใด ๆ ก็ตามนะอันนี้เราพูดถึงแล้วอะ คือถ้า  
ในรถไฟอะมันแค่ชั่วโมงเดียวถ้ามันเป็นรถไฟจริงนะ อันนี้มันอาจจะทำอะไรได้ไม่เยอะอะ แต่ว่าสำหรับตัว Destination แล้วอะ อันนี้ก็คือ  
Content ล้วน ๆ จะเอาคนชอบเขียนก็ได้ก็ไปทัวร์สุนทรภู่ ที่ระของมีสุนทรภู่มีชื่อเสียงอย่างเนี่ย มีพระอภัยอย่างเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** ตามรอย ตามรอยสุนทรภู่

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เนอะเออแต่กลุ่มคนชอบคนตรียังได้เลย เป่าปิงเป่าปี่

**ผู้สัมภาษณ์** แก๊งแต่งกลอน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออใช่ จริง ๆ แล้วปรากฏว่าคอยดูหะอันเนี่ยเราเห็นหน้าคนเลขอะว่าจะเป็นคนกลุ่มไหน

**ผู้สัมภาษณ์** แบบแต่งชุดไทยตามวรรณคดีก็น่าทำ



- ททท. ฝ่ายวิจัย**      แต่ว่าระหว่างบนรถไฟอะมันก็เป็นข้อที่เหมือนระยะมันสั้นไป
- ผู้สัมภาษณ์**      ไซมันชั่วโมงเดียวมันทำอะไรไม่ได้เยอะ
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      อิมก็อันก่อนกันไป ไปหนักเอาตรงนั้นแล้วทำไงต่อ ทำเก้ ๆ อะเก็บออกเลย เก้ตั้งแต่รวมตัวกันที่ตัวลำโพงอะไซ้ใหม่ เล่นตั้งแต่หัวลำโพงอะ จะแต่งตัวฮ้อนยุคก็ได้เดี๋ยวนี้อาฮิดนึ่
- ผู้สัมภาษณ์**      โหขแม่การะเถดเต็มเมืองเลยกะ กลายเป็นผ้าไทยแทนเลยเดี๋ยวนี
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      จริง ๆ ก็แอบตลก แต่ช่างเหอะเดี๋ยวกี้ไปแล้ว
- ผู้สัมภาษณ์**      ไม่รู้จะอยู่ได้นานแค่ไหนกระแสนันนี้
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      อิมไม่นานหรอก แต่ว่ามันจะเสี่ยงกระแสนังโงอะสิ ทางอุทยานนะ คือตอนนี้เขาไปบ่นว่าวัดชัยพ้งแล้ว ๆ
- ผู้สัมภาษณ์**      โหคนเยอะมาก
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      มันไซ้หน้าทีที่คุณจะบ่นใหม่ งั้นก็ตั้งรั้วดิอะ แล้วให้ดูไกล ๆ ที่อังกฤษมันก็ทำ คือ Too much นักท่องเที่ยวเยอะมันกันรั้วเลยอะ ก็ให้ดูไกล ๆ อย่างเนี้ย
- ผู้สัมภาษณ์**      ต้องจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยว
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      ไซ้ต้องจำกัดรอบ ก็เอาไป 3 รอบ รอบละ 300 สมมติ แล้วก็ First come first serve จอังกั้นอีกทีนึงอะเมฆาหน้านี้ก็ออกใหม่เออ ถ้าจอละครบ Group จ่ายตังเลยอย่างเนี้ย
- ผู้สัมภาษณ์**      เขาบริหารจัดการไม่ทัน
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      ไม่จัดการ เขาบอกเขาจัดการ แต่จัดการแบบนี้เราเรียกว่าจัดการแบบไม่จัดการ คือคุณไม่จัดการอะไซ้ใหม่ หูยจัดการดีเข้าไปแล้วใส่สายเดียวให้ใส่เสื้อทับอย่างเนี้ยคุณไม่จัดการ
- ผู้สัมภาษณ์**      อันนั้นมันไม่ใช่ ต้อง Manage ยังไง
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      ไม่โบนัส ทำเหมือนวัดพระแก้วอะ คุณจัดการดี ๆ นะ ทำสักวันละ 3 รอบ รอบละประมาณ 3000 สมมตินะ 3000 อาจจะเยอะ รอบละพันเข้าไป คนมันจะคิ่มีค่าอะ คนมันน้อยด้วยค้อย ๆ เดินไม่ต้องมีคนพูดแหกปากอยู่บนหัว ไซ้ใหม่ ไม่มีคนแบบน้ำเต้าไหลมาได้ตัวเราอะโรยงันี้ กลับไปมันจะไปพูดดี ๆ อะ พอมันมาเมืองไทยมันจะวีวีซีทีวี คราวนั้นยังไม่หมด แต่คราวนี้มันเจอแต่อะไรที่แบบโพเบียแบบน่ากลัว บ้าบอ แบบเป็นที่ไม่น่าจดจำอะ
- ผู้สัมภาษณ์**      แต่ว่าไทยก็ขาดอยู่เหมือนกันนะคะเรื่อง Protection เหมือนเรา Promotion เยอะ แต่เราขาดเรื่อง Protection กันตลอดเลย เท่าที่คู่ตั้งแต่อดีตเลย
- ททท. ฝ่ายวิจัย**      แล้วก็จะพูดเรื่อง Do and Don't อะไม่พอ คือมันต้องจัดการหมดแหละ ถ้าพูดเลยไปอันนี้ต้องคิดเยอะ ๆ หมายถึง

ตัวนี้ยถ้าคุณทำต้องคิดเยอะ ๆ หรือว่าคุณไม่ได้สนใจมัน คือนักท่องเที่ยวของฉันทันไม่ได้ถูกแก่นับเลยอย่างเนี่ยก็จบ ก็โอเคโฟน คือคุณทำให้ได้รถไฟความเร็วสูงแล้วจบอะ แล้วสติคุณไม่ได้นึกถึงมันเลยอะ อันนั้นะ ไปดูไม่ได้ว่าเหมือนว่านั่นแหละ

**ผู้สัมภาษณ์**           แนะนำได้เลยค่ะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        เนี่ยเขาทำแผนท่องเที่ยว EEC

**ผู้สัมภาษณ์**           อ้อที่อยู่ในเว็บปะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        เขาทำสัมมนาไปเมื่อวันที่ 2 เนี่ยเมื่อสองวันเนี่ย แต่เรารู้จากเว็บเมื่อเช้า ปรากฏว่าการเขียนงบขอทำนู่นทำนี่เนี่ย ฉันทันเห็นแบบปวดคตัมมากเลยอะ

**ผู้สัมภาษณ์**           ขอดูได้ไหมคะ อ้อเพิ่งสัมมนาไปเมื่อวันที่ 2

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        ใช่ เราดูเมื่อเช้าเองนะ

**ผู้สัมภาษณ์**           เดี๋ยวไปดาวน์โหลด ตรงไหนคะที่เขาเขียนไว้

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        นั่นสิหาไม่เจอ อ้อนี่ ๆๆ น่ากลัวมาก บ้าบอมาก เดียวนะคะ คือเขาอะเขาบอกว่าแผนพัฒนาท่องเที่ยวใน EEC ไข่ปะ มีทั้งหมด 4 แผนงาน อันนี้ไม่เกี่ยวกับระของนะคือ EEC นะ

**ผู้สัมภาษณ์**           EEC ภาคตะวันออก

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        เออ มี 4 แผนงาน แผนงานเรื่องแหล่ง เรื่องโครงสร้างพื้นฐานอะไรอย่างเนี่ย บุคลากรนี้เป็นแบบสูตรสำเร็จ ไม่เร่งด่วน ปี 61 เนี่ย เงินออกกะเนี่ยสามหมื่นกว่าล้าน สามหมื่นกว่าล้านนะ โอเคอันนี้มาไล่อันนี้จังหวัดระยอง จังหวัดระยองจะทำอะไรเรื่องแหล่งท่องเที่ยวจะทำอะไร ปวดคตัมมากบอกเลย คือมันคืออย่างนี้คะ โบนัส เขาจะไปบอกกับแต่ละหน่วยงานให้มันเขียนมาว่าถ้าเรื่องท่องเที่ยวแล้วมันจะทำอะไรอะ เสร็จแล้วปั๊บมันก็จับแพะชนแกะว่าเนี่ยเป็นของ EEC ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกอะ แล้วดู

**ผู้สัมภาษณ์**           มันใช่หรือ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        เห้ยมันความเชื่อมโยงของแต่ละตัวคือมันไม่มี เรียกกว่ามันไม่มีไรวะ

**ผู้สัมภาษณ์**           มันไม่ Connect กัน ใจคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        มันไม่เห็นภาพใหญ่อยู่ในจังหวัดระยองว่าคุณอยากเห็นระของเป็นอะไรอะ

**ผู้สัมภาษณ์**           มันเหมือนมันกลายเป็นเอาจุดมาลากต่อกัน โดยที่เขาเรียกไร ไข่ โดยที่เรามองไม่เห็น

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        คะ ถ้าเราอยู่พัฒนาชุมชนเราออกเราจะทำโอท็อป ถ้าคนนี้อยู่เนี่ย เทศบาลก็บอกจะทำไฟส่องสว่างสมมติ คือแบบไม่รู้

**ผู้สัมภาษณ์**           มันเหมือนมันเป็นแค่ของตรงนั้นมันไม่ใช่แบบ Link กับ Overall เองจาก EEC

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วเขาก็มองออกไปว่าใครจะทำอะไร พอโปรยเสร็จญี่ปุ่นเอามารวมร่าง แล้วก็บอกว่าเนี่ยจังหวัดระยองจะทำอันเนี่ย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วมันไม่ขอโทษนะคะ มันไม่เห็นอะไรที่เป็นนวัตกรรมเลยอะ

**ผู้สัมภาษณ์** อืมมันก็เดิม ๆ โครงการนำขยะออกจากเกาะแล้วไงอะ มันควรที่จะต้องทำอยู่แล้วหรือเปล่าคะ โครงการนำขยะออกจากเกาะอะไรเนี่ย ทำไม่มันจะต้อง

**ททท. ฝ่ายวิจัย** คือมันก็มีค่ะ ตอนเนี่ยคือเขาจะเขียนโครงการไป แต่ว่าในโครงการเนี่ยเขาจะเขียนไปว่าเขาจะดำเนินการปีไหน เพราะในนี้มันจะบอกว่าปีเนี่ย ๆ แต่ภาพรวมอะมันต้องมีคุณภาพรวมนะว่าจะนำพาขยะของจะให้มันเป็นอะไร ถ้านำพาขยะของสมมติว่าจะให้เป็นเมืองกรีนสมมติเนอะ ทุกอย่างมันก็ต้องเป็นกรีนเนี่ยอะไร พกรีนญี่ปุ่นมันต้องไม่มีซีโรวาสท์ กรีนญี่ปุ่นมันจะต้องดี ๆ

**ผู้สัมภาษณ์** อย่างนี้คือมันเหมือนมันไม่ไปในทางเดียวกัน เนี่ยมันเหมือนว่าเขาควรที่จะมานั่งคุยกันก่อนว่าเหยียดิมเราคืออะไรอะระยอง แต่อันนี้มันเหมือนว่าเอาไปคิดมาอย่างที่อาจารย์บอก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อะคำถาม เมื่อกี้ที่พูดอันแรกใช้ไหมถามว่า ททท. มีแผนจะทำแผนอะไรไหม เราก็บอกตรง ๆ ว่าเราไม่ได้ทำ ก็บอกโอเคที่บอกไปตะกี้อะ เพราะเราคิดมาจากตรงนี้ ออกทำแล้วไงไอ้หน่วยเนี่ย มันก็มีแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวแล้วแผนมันคืออะไรอะ

**ผู้สัมภาษณ์** แล้วคือแบบมี Study ใหม่แบบ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ของเราอะคือตอนนี้เรายังไม่ มี แต่อันนี้มันยังมีเลขเว้ยเราไม่ได้ทำ กระทรวงท่องเที่ยวก็ไม่ได้ทำ แต่เราชอบอันนี้เนอะคะในเรื่องของการพัฒนาเมืองใหม่เนี่ย อันเนี่ยเป็นจิตต์แบรนด์ที่เราชอบ คือเราอะอยากให้ ททท. ทำจิตต์แบรนด์ตลอดอยู่แล้ว แล้ว ททท. ไม่ยอมทำ อย่างเนี่ยเขาบอกเลยว่าเขาบอกว่าจะทำให้หรือเปล่า อย่าง จะเชิงตราจะเป็นเมืองพักอาศัยที่ทันสมัยรองรับคนจากบางกอก อะคนจากบางกอกแล้วทำไมต้องมาละเชิงตรา คำว่าละเชิงตราเนี่ย อะระยองเป็นเมืองการศึกษาและวิทยาศาสตร์ เป็นเมืองนานาชาติธุรกิจทันสมัย พักขาเป็นเมืองท่องเที่ยวชั้นนำอะ เน้นเรื่องของการ Exhibition เน้นเรื่องการแพทย์ การแพทย์มาจากไหนวะ อยู่ตะเกา อะเสร็จละญี่ปุ่นถ้ามันทำเมืองอย่างนี้ได้จริง ๆ อะอาจจะมัลกลับไอร์แลนด์ได้ด้วย คือเวลาเราไปเนี่ยสมมติว่าระยองเป็นเมืองการศึกษา ถ้าเมืองการศึกษาเท่ากับการมีร้านหนังสือเก๋ ๆ แบบร้านเครื่องเขียนดี ๆ คืออย่างนี้คือพวกบ้านหนังสืออย่างเราเนี่ยไอ้โหเราไปเลยนะคือบอกตัวเองญี่ปุ่นบอกว่าตัวเองเป็นยังงัยอะ เสร็จละเราก็จะไปนะคะ มันมีอีกนะเป็นเมืองอาหารอะไรเนี่ยเมื่อเช้าที่เราอ่านอะ เป็นเมืองอาหารอินทรีย์อะไรก็ไมรู้อะคะ เนี่ยดูดี แต่ถามว่าจะไปเมืองพักอาศัยที่ทันสมัย...

**ผู้สัมภาษณ์** ละเชิงตราหรือ มาอยู่ ๆ ชลบุรีดีกว่า

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ละเชิงตรามันมีโรงแรมดี ๆ พวก Expat อยู่

**ผู้สัมภาษณ์** พวกที่ทำอยู่ตามโรงงานเยอะ ๆ คือในนิคมอย่างเนี่ย จะมี Expat เยอะเหมือนกัน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช่ ๆ เราเคยแอบไปนะ แต่นานแล้วมีแต่ญี่ปุ่น

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่ ๆ แล้วก็เยอะอีกที่ตรงศรีราชา

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ค่ะ คือมันย้อนกลับไปอะ ไอ้ตัวเนี่ย เราก็หมดหวังวะ เวลาเขาบอกว่าเออมีแผนท่องเที่ยวอะ แต่พอเราล้วงเข้าไปดู

บู๊บ๊ะคือเราไม่เห็นนวัตกรรมอะ ที่นี่คนที่ทำแพนทอ่งเที่ยวเนี่ยมันควรที่จะเป็น Expert อะ อย่างน้อยต้องอิงรูปร่างไซซ์ อย่างน้อยนักท่องเที่ยวดึงถึงรูปแบบ ต้องแบบ Content marketing อย่างเนี่ยเออ คุณมีสตอรี่อะไรจะคุยกับคน แล้วคุณจะสนทนากับคนกลุ่มไหน ถ้าประของจะเอาใคร ไปอะ เป็นชาวไทย ชาวต่างชาติ แล้วเป็นชาวไทย Gen ไหนอีกถูกปะ แล้วถ้าระของมันเท่ากับซีฟู้ดอย่างเนี่ย ย่อไปก็ได้ นะคะเพื่อการนี้แหละคะ

**ผู้สัมภาษณ์**            ขอบคุนค่ะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        ส่วนเรื่องคนไทยที่บอกเนี่ยมันเป็นภาพที่อาจารย์จะเอาไปอ้างอิงได้หรือ เราทำแค่ 10 จังหวัดเองอะ

**ผู้สัมภาษณ์**        อ้ออันนี้ไม่ ๆ ค่ะ หนูแค่ถามว่ามันมาจากไหน ถ้ามัน 10 จังหวัดมันใช้ไม่ได้กับอันนี้อยู่แล้วเพราะว่าคือยังงั้นตอนที่ หนูดีไซน์คำถามก็จะถามอยู่แล้วว่าจะใช้กี่คน เพียงแต่ตอนแรกอยากจะได้เป็น Reference ในส่วนของ Register review

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        มันมีอีกอันนึงนะถ้าเราค่อย ๆ และข้อมูลอะคะ บางวิจัยเนี่ยเราจะถามเราจะใช้พื้นที่จังหวัดของเนี่ยเป็นพื้นที่ในการ เก็บข้อมูลด้วยแต่มันก็ไม่ใช่อีก คือเราเก็บคนที่ เป็น Residence ะของไง แต่เราไม่ได้เก็บคนที่ เป็น Tourist ก็เนี่ยเวลาข้อมูลมันออกมาบู๊บ๊ะ มันก็เริ่มมีปัญหา เพราะทุกคนเนี่ยหมายถึงว่าคนที่อยู่ ททท. ที่ระของเนี่ย พุดตรง ๆ เลขหน้าห้องของ ททท. ะของอะ มันก็ทำยังงี้ก็ได้ ให้คนมาเที่ยวระของของมัน แต่ที่พูดเนี่ย ค้นไปทำวิจัยคนระของ ถามว่าเรากี่เตียงกับ ผอ. นะ แก ๆ แกไม่คิดหรือถ้าการท่องเที่ยวก่อนกับ Quality of life อะ การท่องเที่ยวก่อนกับคุณภาพชีวิตอะ ถ้าแกจะสามารถจะเอาคนระของออกไปเที่ยวได้อะ หมายถึงว่าแกไปเพิ่มคุณภาพชีวิต ให้กับคนระของนะ แต่ที่ผอมอยากบอกกับที่ บอกอะไร ก็ตัวชี้วัดผมอะ ตัวชี้วัดของผู้ว่าราชการจังหวัดระของอะ ก็คือนักท่องเที่ยวต้องมา เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 5% สมมติ [1:15:00] คือมันมองการท่องเที่ยวในเชิงเศรษฐกิจล้วนเลยเงาจารย์ หมายถึงว่าถ้ามันมาอะมันก็จะมาเพิ่มขึ้น ได้เงินมากขึ้น แต่ถ้ามองการท่องเที่ยวในเชิงสังคมถ้าการท่องเที่ยวมันคือการสร้างคุณภาพชีวิตอะ คุณก็ต้องตั้งเป้าว่าคุณจะเอาคนระของอะ หมายถึงถ้าฉันเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด ฉันจะเอาคนระของอะออกไปเที่ยวให้มากขึ้นกว่าปีที่แล้ว แต่ว่าปีที่แล้วอะคนระของเที่ยวเท่าไร ปี หน้าอะต้องเที่ยวเพิ่มขึ้น ธงของ ผอ. ททท. คือคุณต้องเอาคนระของออกไปเที่ยว แต่ไม่ใช่ เขามองกันด้วยเศรษฐกิจฉันจะต้องเอาคนเข้ามา เที่ยวระของ ดังนั้นข้อมูลที่เรากำลังจะออกใหม่ คือมันจึงเป็นข้อมูลที่แบบฉันทายากรู้ไง โบนัสก็อยากรู้ปะ ว่าตกลงคนที่มาระของอะ เขามองกันเป็น Group อะ เขามา Group ก็คน มาด้วยรถส่วนตัว พักค้างหรือไม่พักค้าง คือคุณอยากรู้เรื่องนักท่องเที่ยวล้วน ๆ เนี่ย แต่พูดไปทำ เก็บข้อมูลไปเก็บคนระของเพื่อที่จะอยากรู้ว่าถ้าคนระของจะออกไปเที่ยวอะ คนระของจะเที่ยวไหน เพราะตัวเองเป็นทะเลอาจจะไม่ออกไป เที่ยวทะเลแล้วก็ได้ อาจจะออกไปเที่ยวภูเขาอะ ไร่อย่างเนี่ย เสรีจะ เถียงไปเถียงมาเอาอันยอมแพ้ เพราะว่าการตั้ง KPI ของเขาอะ เขานับ กันเรื่องเศรษฐกิจใจ เขาจึงตั้งเรื่องเงินอะ

**ผู้สัมภาษณ์**        แล้วจังหวัดอื่นอะคะ ใช้ KPI เดียวกัน

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        อย่างนี้หมด ๆ ส่วนเราก็ต้องไปทำทนายผู้ว่าราชการจังหวัดอะ ถ้าได้มีโอกาสไปบรรยายจะบอกว่าถ้าหนูเป็นผู้ว่า ราชการจังหวัด หนูจะตั้งเป้าว่าให้ใครเซียงใหม่อะออกไปเที่ยวอะ ๆ ซึ่งผู้ว่าเซียงใหม่เอาคนมาเซียงใหม่อะอะ ๆ

**ผู้สัมภาษณ์**        เอาทำไมอะ เพราะจริง ๆ อย่างที่ ผอ. บอกมันคือได้หลายอย่างนะ คือหนึ่งไปเที่ยวอะ ๆ ก็คือมันก็ไปถึง เศรษฐกิจอะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**        ไม่ ๆ คืออย่างนี้เงา หมายถึงว่าการท่องเที่ยวก่อนคือเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอะ คือมองการท่องเที่ยว ในเรื่องของเครื่องมือทางเศรษฐกิจ คือเขามองเรื่องเศรษฐกิจเป็นหลัก คือคนมาบู๊บ๊ะเอาเงินมาจ่าย ไม่ได้มองเรื่องสังคม สังคมคือเอาคนของ เราได้ไปเที่ยว คือแต่ว่าพอเศรษฐกิจดีบู๊บ๊ะคนในสังคมเราเลย เช่น โย้ยทำไมนักท่องเที่ยวมีความสุขกันจึงทุกข์เหลือเกิน

**ผู้สัมภาษณ์** เป็นแบบมัน Conflict กับ Local ก็มี

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ใช้มันเลยเกิดปรากฏการณ์ Tourist go home อะ แบบ ไล่นักท่องเที่ยว แบบมันสร้างความปั่นป่วน อย่างเราอะมันก็มาแย่งบิทีเอสเราใช้อะ อย่างเรามาตอนเช้า

**ผู้สัมภาษณ์** เรือควนเจ้าพระยาหนุงมาก คือที่เคยขึ้นเมื่อ 10-20 ปีก่อนมันไม่ใช่อย่างเนี่ยแล้ววันนั้นพาเพื่อนไปเที่ยวไปสาเหิงนั่งไปแค่สถานีเดียวคือเหี้ย 90% ฝรั่งอะ แบบอะไรอะ เราอุตสาหกรรมี่รอมล์มาแล้วนะ มาแย่งเราใช้คืออะไร

**ททท. ฝ่ายวิจัย** มันคือการแชร์อะ ฉันทไม่พร้อมแชร์อะนี่ก็ออกไปหมด แล้วรัฐบาลอะเขาจะเข้าใจใหม่ว่าให้ ททท. เอามันมาอะ คุณต้องหาไฟให้มันเปิดหาน้ำให้มันอาบอะหาถนนให้มันวิ่งนะ แล้วเหล่านี้พวกนี้เนี่ยคือกับเราที่เป็น Host อะเหี้ยเรามีปัญหาอะ คือเราไม่ไหวอะ คือการท่องเที่ยวทำไม่คุณไม่ตื่นสาย ๆ อะ คือฉันทจะเข้าออฟฟิศแบบอ้าวตื่นสาย ๆ ติ มาแย่งใช้ ไม่รู้ เนี่ยเห็นใหม่คือจัดการไม่คืออะมันคือการ Manage คนอะ เราไม่ใช่ Second class citizen อย่างที่เขาเห็น อย่างเกาะสมุยอะกะ โบนัส ปัญหาเนี่ยเรื่องจริงนะ เกาะสมุยทั้งเกาะอะมันมีปัญหาระวังไฟ แล้ววันเนี่ยมีคนทีเกาะสมุยมาเล่าว่าเทศบาลอะไปบอกกับแต่ละหมู่บ้านอะว่าต้องถูกปิดไฟวันลูกับวันที ต้องมานั่งหน้าบ้านรื้อน อ้าวทำไมเทศบาลไม่บอกโรงแรมอะ ตัวดีเลย ตัวเปิดปิด ทำไมต้องเป็นเราอะ วันทีก็เป็นอีกหมู่บ้านเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** กลายเป็น Local เดือดร้อน

**ททท. ฝ่ายวิจัย** นั่นแหละ ใช่ นี่คือนี่ที่เกดขึ้นกับเรื่องท่องเที่ยว ถ้ารัฐบาลไม่พร้อมก็ปิดประเทศก่อนอย่าเพิ่งมา

**ผู้สัมภาษณ์** เหมือนเรานั้นแบบจะเอา ๆ ๆ ๆ คิงดูมาแต่แบบ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ยาว ๆ อะ พอเรานึกถึง คือปีเนี่ย ททท. ทำเรื่องอาหารคือเราก้พอเราได้รับโจทย์อาหาร เราก้อ่านมากเลยอะ พอเราอ่านมากเราก้ถึงจุดเนี่ยที่แบบไอ้ขไม่ไหวแล้วเหมือนกันเพราะว่าแก๊สถังที่แม่เราไปซื้ออยู่อะปรากฏว่ารัฐบาลอะใช้กองทุนน้ำมันอะเข้ามาช่วย พุงราคาแก๊สอะ คือราคาแก๊สไม่ใช่ราคาปกติอะ เป็นราคาที่ถูกรวมแทรกแซงโดยรัฐบาลอะ แต่ไอ้ถังแก๊สนั้นมันไม่ได้เอามาผัดข้าวให้คนไทยกิน มันเอามาผัดคนให้คนกินอีก 35 ล้านคนอะ คือเราเลี้ยงดูเขาอะ ขนลุก ไม่ได้อะไร อย่างเนี่ยไม่มีใครสนใจเห็นปะ

**ผู้สัมภาษณ์** จริง ๆ เพิ่งแบบเก้ทเรื่องนี้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** น่ากลัวมาก คือไอ้เจ้านายเราอะบอกทียู ทียูไม่ต้องคิดเยอะ ทียูคิดแบบมิดิเดียวว่าเออดอนแรกอะ เราคิดมิดิเดียวดี ๆ เนอะ พอมันไปกินอาหารบู๊ชชานาเราได้ประโยชน์อะ แต่ปรากฏว่าไอ้เขชานาเราได้ประโยชน์ก็จริงอะ แต่พวกนั้นมันต้องผ่านความร้อนอะ คือตัวกาลีคือทุกวันนี้เราอะเราก้กินอาหารที่มันถูกกินจริงอยู่แล้ว ู้ตัวกันบ้างไหมเนี่ย

**ผู้สัมภาษณ์** ถูกมากกก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เออถูกกินจริงอะ เราพูดมากก็ไม่ได้เดี๋ยวก่อนเราด่า

**ผู้สัมภาษณ์** ขายอาหารยังงี้ก็รู้ว่าเออบางทีมันถูกกินไป

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อืมมันไม่สะท้อนเนอะ แต่ถ้าขายใช้ Demand Supply เนี่ยมันก็คืออืมมันแหละมันก็แบบรัฐบาลไม่ต้องมาแทรกแซง

**ผู้สัมภาษณ์** ใช่ ๆ จะล่อย ๆ มาหลายปีไม่เห็นมันล่อยเลย

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            เนะะ แล้วก็แก๊สหุงต้ม ไข่ใหม่แก๊สหุงต้มเขาออกไปใส่ในรถเมล์ เต็มเลขรถแก๊กซี่อะ

**ผู้สัมภาษณ์**            LPG หรือเปล่านั้น น่าจะ LPG

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            ก็โอเคนั่นแหละ มีอีกไหมคะ

**ผู้สัมภาษณ์**            ไม่มีแล้วละ ถือว่าวันนี้ก็ Discuss ได้แนวคิดเยอะมากเลย ก็โอเค

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            ก็ถามเรื่อง Mass transport แหละ

**ผู้สัมภาษณ์**            ค่ะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            แต่ Cap ดูแล้วมันจะน่ากลัวถ้าไหมคเรื่องอยู่ตะเภาะอะ มันลงจากอยู่ตะเภาะบีบมันพุ่งมาพทะยาเลยนะ

**ผู้สัมภาษณ์**            ไข่ อันนั้นก็มีการ ผอ. ระวังก็พูดเหมือนกันว่าแบบอยู่ตะเภาะหมายถึงถ้ามาทางฝั่งระยอง Destination มันไม่ได้มีอะไรมากมาย พทะยาไปก่อนเลย

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            ชีวิตเราอะเราเคยบอกลูกน้องหลายหนแล้วว่าเหี้ยพาเราไปอยู่ตะเภาะที่ พวกมันก็ทำเฉย ๆ แล้วมีอยู่ครั้งนึงเราทนไม่ไหวแล้วเมื่อไม่นานมานี้เองอะมันก็ไปดู แล้วอีกอย่างนึงอะอยู่ตะเภาะอะ ถ้าบอกว่ามันเป็นสามสนามบิน แล้วถ้าอยู่ตะเภาะทางการทหารอากาศมันไม่ปลอดภัยอะนะ มันไปไม่ได้หรอก

**ผู้สัมภาษณ์**            ไข่ ๆ หนูตกใจมากเลยตอนเขาโปรโมทว่า EEC จะอะไรจะเชื่อมโยงสามสนามบิน อยู่ตะเภาะไม่มีไฟล์ทเลยแบบมีแต่น้อยมาก แบบไฟล์ทที่มัลงคือก็ไม่ได้เยอะอะคะ คือมันหลาย ๆ อย่างแบบที่ ผอ. บอกอะคะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            คือสมมติว่าถ้าไฟล์ทมันลงอะ การจัดการสนามบินแย่มาก

**ผู้สัมภาษณ์**            ไข่ ไม่พร้อมแน่ ๆ คือถ้าสมมติเขาแห่จากสุวรรณภูมิมาลงเนี่ยแล้วยังไม่พร้อมเลยอะ แล้วไงอะ นักท่องเที่ยวเขาเข้ามาขึ้นรออะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            แล้วสนามบินอันใหม่ที่เป็นสนามบินใหม่ของอยู่ตะเภาะ ที่เขาสร้างเป็น Terminal ใหม่อะ อันนั้นอะดูดีเลยนะ แต่ไปดูการจัดการแล้วโธ้ย

**ผู้สัมภาษณ์**            แต่ไปดู Manage คือ Facility นี้จะมาพร้อมจัดการไม่ได้

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            แล้วก็เลยคุยไปคุยมาก็อ้อทหารอากาศเขาไม่ปล่อย

**ผู้สัมภาษณ์**            แล้วเหมือนแบบอยู่อยู่ข้างในแบบลงสนามบินนั่ง Business class มาเอาอยู่ข้างนอกอ้อเป็น Eco เลยวิ่ง โบกกรสองแถวออกไป ฟิลมันก็ไม่ได้อะคะ Connecting mode เนี่ยสำคัญ

**ททท. ฝ่ายวิจัย**            แบบหุขแบบอาคารดี ๆ อะ คายแล้ว

**ผู้สัมภาษณ์**            เอามาโบกรด

**ททท. ฝ่ายวิจัย** อิมแล้วการตั้งเคาน์เตอร์เหมือนกับแบบพุดไม่ถูกอะ เหมือนมีบ้านสวย ๆ อะ แต่แต่งบ้านไม่เป็นอะ

**ผู้สัมภาษณ์** ดีไซเนอร์แปลก ๆ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่สนามบินสวย ๆ แต่ว่าคนจัดการไม่เป็น ไม่ปล่อยด้วย

**ผู้สัมภาษณ์** มันก็ของทหารอะเนอะ ทหารจัดการก็อิมไม่รู้สินะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** เหมือนคอนเมืองอะแอบเสียดายนะ

**ผู้สัมภาษณ์** คอนเมืองเห็น ไม่รู้เขาทำใหม่เสร็จยังกะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** ไอ้ที่มันปิดอยู่อะ อันที่มันเป็น Domestic เก่าอะคะ อันนี้ร้างเหมือนผีหลอกเลยที่ตึกกว้างใหญ่ไพศาล เราอยากให้มีมอ  
จิตมาอยู่ เพราะมันมีของมีเหมือนที่หมุนรถอะ ไรอย่างเนี่ย มันคือเพื่อการนี้เลยอะ เขาบอกว่าไม่ทำไม่ได้ ทหารอากาศเขาไม่ปล่อยมันเป็น  
พื้นที่ของเขา

**ผู้สัมภาษณ์** ก็มีเพื่อนมาไปลงคอนเมืองก็บ่นกันทุกคนเลยอะ แต่แบบอิม Manage ไม่ได้ด้วย

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แล้วอีกอย่างนึงเราลืมหูดกันเรื่อง Low-cost นะเนี่ย จริง ๆ มันเป็นอีกอันเลยที่แบบ

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่ตอนแรกก็ดู ตอนแรกจะทำหัวข้อนี้เหมือนกันคือแต่ว่ามันมีคนทำแล้วเป็นแบบรัฐเชิงใหม่ ระหว่างตัวเส้นรถไฟ  
แต่ว่าจะเป็นสายเชิงใหม่กับการเลือกใช้ Low-cost airline แทน เขาเปรียบเทียบกัน ก็เลยเออไม่เอาเพราะว่าอีกอย่างนึง ถ้าหนูโฟกัสจาก  
กรุงเทพฯ มา Airline มันไม่ได้อยู่แล้วอะคะ แต่ถ้าจับจาก Origin จุดอื่นเนี่ยเป็นไปได้ที่เขาจะเลือกใช้ Low-cost แทนตัว High-speed train ป๊ะ  
ก็เป็นไปได้เหมือนกัน เป็นอีกหนึ่ง Option ที่น่าจะเป็นไปได้

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ว่าถ้าเกิดโบนส์หาตัว Existing ตอนนี้ได้ หมายถึงตัว Existing demand นะ หรือว่าสถานการณ์ปัจจุบันของคนที่มา  
เที่ยวระยอง มันจะมีข้อมูลที่มี Inside มาก ๆ

**ผู้สัมภาษณ์** มี ๆ อะ แต่น่าจะน้อย 30% เอง อัน 30% นี่ก็ยังไม่แยกออกไปอีกว่าเป็นมาเพื่อทำงานหรือมาเพื่อเที่ยวอะคะ ซึ่ง  
โดยรวมก็คือ 70% ที่ใช้เพื่อขนส่งของเพื่อไปนิคมอะไรอย่างนี้ละ ไม่เยอะเลขตัว Existing ตัวที่มีอยู่แล้วอะคะ คนคนน้อยมาก

**ททท. ฝ่ายวิจัย** แต่ถ้าเป็นกรุงเทพฯ ระยอง เพิ่มกิจกรรมเรื่องท่องเที่ยว

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่คะ

**ททท. ฝ่ายวิจัย** มันอาจจะแคบลงแล้วข้อเสนอเนะมันจะง่าย

**ผู้สัมภาษณ์** ไข่หนูก็เลยเลือกเป็นแค่ท่องเที่ยว

### Appendix 3: Online questionnaire (in Thai language).

URL: <https://goo.gl/forms/iygyk2pocbz96v1s2>

## แบบสอบถาม: ผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อการ เที่ยวค้างคืนที่ จ.ระยอง

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัย "ผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อการเที่ยวค้างคืนที่ จ.ระยอง" ของนักศึกษาปริญญาโทด้านการจัดการการท่องเที่ยว Erasmus Mundus European Master in Tourism Management (EMTM) โดยความร่วมมือของ 3 มหาวิทยาลัย University of Southern Denmark ประเทศเดนมาร์ก University of Ljubljana ประเทศสโลวีเนีย และ University of Girona ประเทศสเปน

แบบสอบถามมีทั้งหมด 21 คำถาม โดยข้อมูลส่วนตัวของท่านจะถูกเก็บเป็นความลับและไม่ระบุชื่อบริษัทที่ท่านนั้น ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความร่วมมือ หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อ หทัยธร โทร.082-5972720 Email: [boonbhorn@gmail.com](mailto:boonbhorn@gmail.com)

\* Required

### 1. 1. ท่านอาศัยอยู่ในฝั่งใดของกรุงเทพฯ? \*

Mark only one oval.

- ฝั่งพระนคร - (คลองเตย/คลองสามวา/คันนายาว/จตุจักร/ดอนเมือง/ดินแดง/ดุสิต/บางกะปิ/บางเขน/บางคอแหลม/บางซื่อ/บางนา/บางรัก/บางกุ่ม/ปทุมวัน/ประเวศ/ป้อมปราบศัตรูพ่าย/พญาไท/พระโขนง/พระนคร/มีนบุรี/ยานนาวา/ราชเทวี/ลาดกระบัง/ลาดพร้าว/วังทองหลาง/วัฒนา/สวนหลวง/สะพานสูง/สัมพันธวงศ์/สาทร/สายไหม/หนองจอก/หลักสี่/ห้วยขวาง)
- ฝั่งธนบุรี - (ธนบุรี/บางกอกใหญ่/คลองสาน/ตลิ่งชัน/บางกอกน้อย/บางขุนเทียน/ภาษีเจริญ/หนองแขม/ราษฎร์บูรณะ/บางพลัด/จอมทอง/เขตบางแค/ทุ่งครุ/บางบอน)
- Other: \_\_\_\_\_

### 2. 2. ท่านเคยไป จ.ระยอง หรือไม่? \*

Mark only one oval.

- เคย
- ไม่เคย Skip to question 11.

## Untitled section

### 3. 3. ท่านเคยไป จ.ระยอง เพราะอะไร? \*

(ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

Check all that apply.

- ท่องเที่ยว/พักผ่อน
- เยี่ยมเพื่อน/ญาติ
- ทำงาน/ติดต่อธุรกิจ
- การศึกษา
- Other: \_\_\_\_\_



## 4. 4. ท่านเคยไป จ.ระยอง เพื่อ "เที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน" ล่าสุดเมื่อใด?

(ไม่ได้ไปเพื่อทำงาน/ติดต่อธุรกิจ/การศึกษา)

Mark only one oval.

- ไม่เคยไป จ.ระยอง เพื่อ "เที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน" *Skip to question 11.*
- ภายใน 1-2 ปีที่ผ่านมา
- ภายใน 3-4 ปีที่ผ่านมา
- ภายใน 5-6 ปีที่ผ่านมา
- มากกว่า 6 ปีที่ผ่านมา
- Other: \_\_\_\_\_

## ส่วนที่ 2: การไปเที่ยว จ.ระยอง "ครั้งล่าสุด"

## ขอให้ท่านนึกถึงการไป "เที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน" ที่ จ.ระยอง "ครั้งล่าสุด" แล้วตอบคำถาม

## 5. 5. ท่านมีเพื่อนร่วมทริปทั้งหมดกี่คน? (รวมตัวท่าน) \*

Mark only one oval.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- มากกว่า 10 คนขึ้นไป

## 6. 6. ท่านเดินทางไป จ.ระยอง อย่างไร? \*

(เดินทางจากกรุงเทพฯ)

Mark only one oval.

- รถยนต์ส่วนตัว
- รถโดยสารสาธารณะ (รถทัวร์/มินิบัส/รถตุ๊ก)
- Other: \_\_\_\_\_

## 7. 7. ท่านเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปปลายทาง/ที่พักใน จ.ระยอง ใช้เวลาประมาณเท่าใด? \*

(หากใช้รถโดยสารสาธารณะ โปรดรวมเวลาคอย/ต่อรถที่สถานีต้นทาง และปลายทาง)

Mark only one oval.

- น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
- 3 ชั่วโมง
- 3 ชั่วโมงครึ่ง
- 4 ชั่วโมง
- 4 ชั่วโมงครึ่ง
- 5 ชั่วโมง
- มากกว่า 5 ชั่วโมง

## 8. 8. ท่านเสียค่าเดินทางเท่าไร? \*

\* ผู้โดยสารพาหนะส่วนตัว: โปรดรวมค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน และค่าเช่ารถ (ถ้ามี) \* ผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ/อื่นๆ: โปรดรวมค่าโดยสารในทุกๆจุดเชื่อมต่อ (เช่น ขึ้นมอเตอร์ไซค์รับจ้างเพื่อมาขึ้นรถไฟฟ้า BTS/รถตุ๋)

Mark only one oval.

- น้อยกว่า 101 บาท/คน/เที่ยว
- 101-200 บาท/คน/เที่ยว
- 201-300 บาท/คน/เที่ยว
- 301-400 บาท/คน/เที่ยว
- 401-500 บาท/คน/เที่ยว
- มากกว่า 500 บาท/คน/เที่ยว

## 9. 9. ท่านค้างคืนที่ จ.ระยองหรือไม่? \*

Mark only one oval.

- ไม่ค้าง (ไปเช้า-เย็นกลับ)
- ค้าง 1 คืน
- ค้าง 2 คืน
- ค้างมากกว่า 2 คืน

## 10. 10. ระหว่างทางไป-กลับ จ.ระยอง ท่านแวะเที่ยวเมืองต่อไปหรือไม่? \*

(ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

Check all that apply.

- แวะจะเข้บึงเทรา
- แวะบสนบุรี (ตัวเมือง)
- แวะศรีราชา
- แวะพิทยา
- ไม่ได้แวะเลย

**ส่วนที่ 3: แนวโน้มไปเที่ยว จ.ระยอง ด้วยรถไฟความเร็วสูง**  
**โปรดพิจารณาข้อมูลต่อไปนี้แล้วตอบคำถาม**

18



11. หากมีรถไฟความเร็วสูงวิ่งตรง กรุงเทพฯ-ระยอง ท่านอยากไป "เที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน" ที่ จ.ระยอง มากขึ้นหรือไม่? \*

โปรดให้คะแนน 1 ถึง 5 โดย 1 = ไม่อยากเลย และ 5 = อยากมาก  
 Mark only one oval.

1      2      3      4      5

ไม่อยากเลย                        อยากมาก

12. โปรดให้คะแนนความสำคัญแต่ละเหตุผลที่จะใช้รถไฟความเร็วสูง เพื่อไปเที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน ที่ จ.ระยอง \*

(ระดมความสำคัญตั้งแต่ 1-5 โดย 1 = ไม่สำคัญ และ 5 = สำคัญมากที่สุด)  
 Mark only one oval per row.

	1 - ไม่สำคัญ	2 - ไม่ค่อยสำคัญ	3 - สำคัญปานกลาง	4 - สำคัญมาก	5 - สำคัญมากที่สุด
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. ระยะเวลาที่ไปในกาเดินทาง	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. ความถี่ของการให้บริการ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. ความสบายในห้องโดยสาร	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. ความสะดวกในการไปใช้บริการ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. การขนส่งสัมภาระและของฝาก	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. ปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากข้างต้น ที่ท่านคิดว่าสำคัญ (ถ้ามีโปรดระบุ) \*

Mark only one oval.

ไม่มี

Other: \_\_\_\_\_

14. 13. สมมติท่านใช้ "รถไฟความเร็วสูง" ไป จ.ระยอง สถานีที่ใกล้บ้านหรือสะดวกขึ้นมากที่สุดคือ? \*

Mark only one oval.

- สถานีสนามบินดอนเมือง (ส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตลิงค์)
- สถานีบางซื่อ (ส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตลิงค์)
- สถานีมักกะสัน (เชื่อมต่อแอร์พอร์ตลิงค์)
- สถานีสนามบินสุวรรณภูมิ (เชื่อมต่อแอร์พอร์ตลิงค์)

15. 14. สมมติท่านใช้ "รถไฟความเร็วสูง" ไปเที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน ที่ จ.ระยอง ท่าน "จะแวะที่" ยาวเมืองต่อไปนี้ระหว่างทางหรือไม่? \*

(ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ - โปรดคำนึงว่าแต่ละจุดใช้เวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น)

Check all that apply.

- จะแวะจันทบุรี
- จะแวะชลบุรี (ตัวเมือง)
- จะแวะศรีราชา
- จะแวะพัทยา
- จะไม่แวะเลย

#### ส่วนที่ 4: เลือกวิธีเดินทางไป จ.ระยอง

16. 15. ท่านมีรถยนต์ส่วนตัวหรือไม่? \*

Mark only one oval.

- ไม่มี Skip to question 17.
- มี Skip to question 19.

#### 15-A .สำหรับผู้ที่ "ไม่มี" รถยนต์ส่วนตัว

17. 15-A1. หากรถคู่เป็นวิธีเดียวที่ไป จ.ระยองได้ ท่านจะไปเที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน ที่ จ.ระยอง ด้วยวิธีนี้หรือไม่? \*

	1	2
	รถมีนิต/รถคู่	ไม่ไป
- ใช้เวลาจากบ้าน→สถานีรถ	40 นาที	-
- ใช้เวลาที่สถานี	30 นาที	
- ใช้เวลาบนรถ	180 นาที	
- ใช้เวลาจากสถานีรถ→จุดสุดท้ายใน จ.ระยอง	30 นาที	
ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด/เที่ยว	4.40 ชม./เที่ยว	
ความถี่การบริการ	ทุก 1 ชม.	
เวลาให้บริการ	05:40 น. - 20:30 น. (ออกจากเอกมัย)	
ค่าบริการ/เที่ยว (ไม่รวมค่าจอดรถอื่น)	162 บาท/เที่ยว	

Mark only one oval.

1. ไม่ด้วยรถมีนิต/รถคู่ สาธารณะ After the last question in this section, skip to question 21.
2. ไม่ไป After the last question in this section, skip to question 21.

## 18. 15-A2. หาก "รถไฟความเร็วสูง" เป็นทางเลือกใหม่ ท่านจะเลือก? \*

	1	2	3
	รถมินิบัส/รถตู้	รถไฟความเร็วสูง	ไม่ไป
- ใช้เวลาจากบ้าน→สถานีรถ	40 นาที	40 นาที	-
- ใช้เวลารอที่สถานี	30 นาที	30 นาที	
- ใช้เวลาบนรถ	180 นาที	71 นาที	
- ใช้เวลาจากสถานีรถ→จุดสุดท้ายใน จ.ระยอง	30 นาที	30 นาที	
ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด/เที่ยว	4.40 ชม./เที่ยว	2.51 ชม./เที่ยว	
ความถี่การบริการ	ทุก 1 ชม.	ทุก 1 ชม.	
เวลาให้บริการ	5:40 น. – 20:30 น. (ออกจากเอกมัย)	05:00-23:30 น.	
ค่าบริการ/เที่ยว (ไม่รวมค่าต่อรถอื่น)	162 บาท/เที่ยว	350 บาท/เที่ยว	

Mark only one oval.

1. ไปด้วยรถมินิบัส/รถตู้ สาธารณะ Skip to question 21.
2. ไปด้วยรถไฟความเร็วสูง Skip to question 21.
3. ไม่ไป Skip to question 21.

## 15-B. สำหรับผู้ "มี" รถยนต์ส่วนตัว

## 19. 15-B1. จากทางเลือกต่อไปนี้ ท่านจะไปเที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน ที่ จ.ระยอง หรือไม่? ด้วยทางเลือกใด? \*

	1	2	3
	รถยนต์ส่วนตัว	รถมินิบัส/รถตู้	ไม่ไป
- ใช้เวลาจากบ้าน→สถานีรถ	120-180 นาที	40 นาที	-
- ใช้เวลารอที่สถานี		30 นาที	
- ใช้เวลาบนรถ		180 นาที	
- ใช้เวลาจากสถานีรถ→จุดสุดท้ายใน จ.ระยอง		30 นาที	
ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด/เที่ยว	2.30- 3 ชม./เที่ยว	4.40 ชม./เที่ยว	
ความถี่การบริการ	ยืดหยุ่น	ทุก 1 ชม.	
เวลาให้บริการ		5:40 น. – 20:30 น. (ออกจากเอกมัย)	
ค่าบริการ/เที่ยว (ไม่รวมค่าต่อรถอื่น)		278-587 บาท/เที่ยว	162 บาท/เที่ยว

Mark only one oval.

1. ไปด้วยรถยนต์ส่วนตัว
2. ไปด้วยรถมินิบัส/รถตู้ สาธารณะ
3. ไม่ไป



## 20. 15-B2. หาก "รถไฟความเร็วสูง" เป็นทางเลือกใหม่ ท่านจะเลือก? \*

	1	2	3	4
	รถยนต์ส่วนตัว	รถตู้/มินิบัส	รถไฟความเร็วสูง	ไม่ไป
- ใช้เวลาจากบ้าน->สถานี - ใช้เวลารอที่สถานี - ใช้เวลาขบวน - ใช้เวลาพาสเสเจอร์ขึ้น->จุดสุดท้ายใน จ.ระยอง ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด/เที่ยว	120-180 นาที	40 นาที 30 นาที 180 นาที 30 นาที	40 นาที 30 นาที 71 นาที 30 นาที	-
ความถี่การบริการ		ทุก 1 ชม.	ทุก 1 ชม.	
เวลาให้บริการ	ยึดหยุ่น	5:40 น.-20:30 น. (นอกจากเทศกาล)	05:00-23:30 น.	
ค่าบริการ/เที่ยว (ไม่รวมค่าจอดรถอื่น)	279-587 บาท/เที่ยว	162 บาท/เที่ยว	350 บาท/เที่ยว	
เลือกเดินทางไปที่ จ.ระยอง ด้วยวิธีนี้	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Mark only one oval.

1. ไปด้วยรถยนต์ส่วนตัว
2. ไปด้วยรถมินิบัส/รถตู้ สาธารณะ
3. ไปด้วยรถไฟความเร็วสูง
4. ไม่ไป

## ส่วนที่ 5: ระยะเวลาเข้าถึงสถานี ที่กระทบต่อการค้าปลีกที่ จ.ระยอง

21. 16. สมมติท่านใช้ "รถไฟความเร็วสูง" ไป "เที่ยวหรือเยี่ยมญาติ/เพื่อน" ที่ จ.ระยอง ท่านใช้เวลาเดินทางไปยังสถานี ต่างกัน 4 สถานการณ์ต่อไปนี้ โปรดเลือกว่าท่านจะค้าปลีก ที่ จ.ระยอง หรือไม่? ในแต่ละสถานการณ์ \*

สถานการณ์ 1



Mark only one oval.

- ไม่ค้าปลีก (ไม่เข้า-ยื่นกสิณ)
- ค้าปลีก

22.\*

สถานการณ์ 2



ใช้เวลาเดินทาง 2.31 ชั่วโมง/เที่ยว

ใช้เวลาเดินทางไป-กลับ 5.01 ชั่วโมง

Mark only one oval.

- ไม่ค้างคืน (ไปเช้า-เย็นกลับ)
- ค้างคืน

23.\*

สถานการณ์ 3



ใช้เวลาเดินทาง 2.41 ชั่วโมง/เที่ยว

ใช้เวลาเดินทางไป-กลับ 5.21 ชั่วโมง

Mark only one oval.

- ไม่ค้างคืน (ไปเช้า-เย็นกลับ)
- ค้างคืน

24. \*

สถานการณ์ 4



Mark only one oval.

- ไม่ค้างคืน (ไปเช้า-เย็นกลับ)
- ค้างคืน

## ส่วนที่ 6: ข้อมูลส่วนตัว

ข้อมูลจะถูกเก็บเป็นความลับและไม่เปิดเผยเป็นวงกว้าง uthairn

25. 17. เพศ \*

Mark only one oval.

- ชาย
- หญิง

26. 18. อายุ \*

Mark only one oval.

- 15-19 ปี
- 20-24 ปี
- 25-29 ปี
- 30-34 ปี
- 35-39 ปี
- 40-44 ปี
- 45-49 ปี
- 50-54 ปี
- 55-59 ปี
- 60 ปี ขึ้นไป



## 27. 19. ระดับการศึกษาสูงสุด \*

Mark only one oval.

- ต่ำกว่าประถมศึกษา
- ประถมศึกษา
- มัธยมศึกษาตอนต้น
- มัธยมศึกษาตอนปลาย
- ปวช./ปวส./ อนุปริญญา
- ปริญญาตรี
- ปริญญาโท
- ปริญญาเอก

## 28. 20. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน \*

Mark only one oval.

- น้อยกว่า 15,000 บาท/เดือน
- 15,001-30,000 บาท/เดือน
- 30,001-45,000 บาท/เดือน
- 45,001-60,000 บาท/เดือน
- 60,001-75,000 บาท/เดือน
- 75,001-90,000 บาท/เดือน
- 90,001-105,000 บาท/เดือน
- มากกว่า 105,000 บาท/เดือน ขึ้นไป

## 29. 21. อาชีพ \*

Mark only one oval.

- นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา
- พนักงานบริษัทเอกชน
- พนักงานหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ
- ธุรกิจส่วนตัว/รับจ้างอิสระ (ฟรีแลนซ์)
- ไม่ได้ประกอบอาชีพ