



รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- เกรียงชัย เหลืองภัทรเชวง. การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของพนักงานในโรงงานกลุ่มบริษัท มินิแม (ประเทศไทย). วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- กนกวรรณ มนต์วิธา. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารสิ่งแวดล้อมด้านป่าไม้ กับความรู้ ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ป่าไม้ของเยาวชนในจังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- กรรข ว่องวิเศษ. ปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับนวัตกรรมกิจการป่าไม้ของชาวกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- จรรยา อรรถนุกิต. การเปิดรับข่าวสารด้านพลังงานกับการรับรู้ประโยชน์ และการยอมรับการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ในอาคารของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและเขตจังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- จิตราภรณ์ สุทธิวรเศรษฐ์. การประชาสัมพันธ์ กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- จิรายุทธ วัจนะรัตน์. การไม่ไปออกเสียงเลือกตั้ง : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ที่ไม่ไปใช้สิทธิเลือกตั้งซ่อมสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2524 เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525.
- จุมพล รอดคำดี. สื่อมวลชนเพื่อการพัฒนา กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.
- ชนินทิศา วัชรมูล. การยอมรับเทคโนโลยีการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานนิวเคลียร์ในประเทศไทยของประชาชน อ. ประทีป จ. ชุมพร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

- ชรินทร์ ส่วนเซแอม. การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในโครงการ "รักไทยให้ถูกทาง" ของนิสิต นักศึกษา มหาวิทยาลัยศรีบูรพาและเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- ชลดา ทองสุกนอก. การเปิดรับสื่อ ความรู้ ทัศนคติ ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พลังงานของเจ้าของอาคารและโรงงานควบคุม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- ดารินทร์ กิจนิธิ. การเปิดรับ ความรู้ ทัศนคติ และการอนุรักษ์พลังงานในโครงการรวมพลังहारทองของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- ดารณี ถนอม. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารรัฐสภาของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- ธีระพล ห่วมชุมพร. การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และเหตุผลของการตัดสินใจเพื่อวิถีชีวิตตามตัวของเยาวชนที่ศึกษาในระดับอุดมศึกษาในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- นาดยา ศรีวงนิมิต. การเปิดรับสื่อ ความรู้ และทัศนคติของผู้นำชุมชนต่อโครงการศูนย์วิจัยนิวเคลียร์ของครุฑ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- นฤมล โรหิตจันทร์. ประสิทธิผลของสื่อประชาสัมพันธ์ที่มีผลต่อความรู้ ทัศนคติเกี่ยวกับโครงการ "รักเจ้าพระยาดับดาวเคราะห์" ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- นิภา เมื่องรัตน์. ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสื่อสาร ความทันสมัย และความเชื่อ ความศรัทธา และการปฏิบัติศาสนกิจของคริสตศาสนิกชนคาทอลิก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- ประมะ สตะเวทิน. หลักนิเทศศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จักร์การพิมพ์, 2531.
- พีระนันท์ บุรณะไธภณ. พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในการใช้ผลิตภัณฑ์อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

- ไพลิน ศศิธนาแก้ว. การเปิดรับข่าวสารสิ่งแวดล้อมทางโทรทัศน์ ความรู้ ความตระหนักและการมีส่วนร่วม
ร่วมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- พรทิพย์ บุญนิพัทธ์. พฤติกรรมการเปิดรับสื่อ ความรู้ ทักษะคิด และพฤติกรรมการไปใช้สิทธิ์เลือกตั้ง
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวันที่ 17 พย. 2539 ของนักศึกษามหาวิทยาลัยรามคำแหง. วิทยา
นิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ. การวิเคราะห์ผู้รับสาร. กรุงเทพมหานคร: คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2534.
- รุ่งฤดี พร้อมเพรียง. ปัจจัยที่มีผลต่อการยอมรับนวัตกรรมบริการโภชนาการของสำเร็จรูปแช่แข็ง. วิทยา
นิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ลักขณา สตะเวทิน. หลักการประชาสัมพันธ์. กรุงเทพมหานคร: เพ็ญฟ้า, 2540.
- วิเชียร เกตุสิงห์. การแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS. พิมพ์ครั้งที่ 3.
กรุงเทพมหานคร. 2541.
- สิริกาญจน์ ปรับโตวิคโลโย. การเปิดรับข่าวสารทางช่องเกี่ยวกับการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวต่าง
ประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2539.
- สุนีย์ หนูลง. การสำรวจระดับความรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับพลังงานนิวเคลียร์ และโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ของ
ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชา
สัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- สุพัตรา ผาสุย. ประสิทธิผลของหน่วยงานประชาสัมพันธ์เคลื่อนที่ในการให้ความรู้ และทัศนคติด้าน
การอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้แก่ประชาชนในหมู่บ้านจังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.
- สุภาพงษ์ ระรวยทรง. การศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสาร ความรู้ และทัศนคติต่อการเสนอข่าวต่าง
ประเทศทางสื่อมวลชนของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.
- สุภาภักษ์ จุตระกุล. การศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับความรู้ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมใน
การทิ้งขยะแยกประเภทเพื่อการหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ (Recycle) ของประชาชน
ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬ
าลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

- สุภิดา อัคราภิรักษ์. ความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารกับความรู้เรื่องภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- สุมาลี ตั้งจิตต์ศิลป์. พฤติกรรมการเปิดรับสื่อเกี่ยวกับการรักษาคุณภาพแหล่งน้ำกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการรักษาคุณภาพแหล่งน้ำของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- เสถียร เขยประทับ. การสื่อสารมวลชน. กรุงเทพมหานคร: คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529.
- เสรี วงษ์มณฑา. การประชาสัมพันธ์. กรุงเทพมหานคร: Diamond in Business World, 2542.
- เสรี วงษ์มณฑา. หลักและทฤษฎีการสื่อสาร. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2529.
- อัญชนิ วิชยาภัย นูนาค. ทัศนคติและพฤติกรรมการบริโภคผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- อลิสรา วิวัฒน์กุล. การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

ภาษาอังกฤษ

- Barnett, H.G. Innovation. New York: Mcgraw-Hill Book Co., 1953.
- Bickhard, Mark H. Cognition, Convention and Communication. New York: Praeger Publisher, 1980.
- De Fleur, Melvin L. Theories of Mass Communication. New York: David Mckay Company, 1970.
- Fishbein, Martin. Attitude Theory and Measurement. New York: John Wiley, 1967.
- Kelman, Herbert C. Compliance, Identification and Intenalization: Three Process of Attitude Change, Attitude Theory and Measurement. New York: John Wiley and sons.Inc., 1967.

- Klapper, Joseph T. The Effect of Mass Communication. New York: The Free Press, 1960.
- Klapper, Joseph T. Reinforcement, Minor change, and related phenomena. The effects of the mass communication. Glencoe, Illinois: The Free Press, 1960.
- Korzenny, Felipe, Del Toro, Wanda and Gandino, James. "International News Media Exposure, Knowledge, and Attitude". Journal of Broadcasting and Electronic Media. Volume 31, Number 1, Winter, 1987.
- Lazarsfeld, Paul F., Berelson, B. And Gaudet, H. Introduction to Mass Communication and Mass Media. Edited by William E. Francois. Ohio: Grid Inc., 1977.
- McQuail, Denis, Mass Communication Theory: An Introduction. London: Sage Publication, 1983.
- Rackeach, Milton. Beliefs, Attitudes and Values. San Francisco: Jossey-Bass Inc., Publisher, 1970.
- Rogers, Everett M. Difusion of Innovation. New York: The Free Press, 1983.
- Rogers, Everett M. Shoemaker, F.F. Communication of Innovation: A Cross-Culture Approach. New York: The Free Press, 1971.
- Rogers, Everett M. Modernization Among Peasants. Printed in the United States of America, January 1969.
- Rogers, Everett M. Communication Channels. Handbook of Communication. Chicago: Rand Mc Nelly, 1978.
- Rogers, Everett M. Communication and Development. Beverly Hills: Sage Publications, 1976.
- Schramm, Wilbure. Studies of Innovation and Communication to the Public. California: Standford University Institute for Communication Research, 1962.
- Schramm, Wilbure. Men and Media : A Look at Human Communication. New York: Harper and Row, 1973.

[www.http.BTS.co.th](http://www.BTS.co.th)

[www.http.nso.go.th](http://www.nso.go.th)

[www.http.tfb.co.th](http://www.tfb.co.th)

Zimbardo, Philip G. Ebberson, Ebbe B. Influencing Attitudes and Changing Behavior. A Base Introduction to Idevant Methodology, Theory and Applications. London: Addison Wesley Company, 1970.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หน้าตัวเลือกที่เป็นคำตอบของท่าน

6. ในหนึ่งสัปดาห์ ท่านดูโทรทัศน์บ่อยครั้งเพียงใด

- ___ 1. ไม่ได้ดู (ข้ามไปทำข้อ 9.)
 ___ 2. ดูทุกวัน
 ___ 3. สัปดาห์ละ 4-6 วัน
 ___ 4. สัปดาห์ละ 2-3 วัน
 ___ 5. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

7. เวลาที่ท่านดูโทรทัศน์เป็นประจำได้แก่เวลาใด (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ___ 1. รายการช่วงเช้า ระหว่างเวลา 6.00 น. ถึง 12.00 น.
 ___ 2. รายการช่วงบ่าย ระหว่างเวลา 12.01 น. ถึง 16.00 น.
 ___ 3. รายการช่วงเย็น ระหว่างเวลา 16.01 น. ถึง 17.30 น.
 ___ 4. รายการข่าวช่วงที่ 1 ระหว่างเวลา 17.31 น. ถึง 18.30 น.
 ___ 5. รายการหลังข่าวช่วงที่ 1 ระหว่างเวลา 18.31 น. ถึง 19.30 น.
 ___ 6. รายการข่าวช่วงที่ 2 ระหว่างเวลา 19.31 น. ถึง 20.30 น.
 ___ 7. รายการหลังข่าวช่วงที่ 2 ระหว่างเวลา 20.31 น. ถึง 22.00 น.
 ___ 8. รายการภาคดึก ระหว่างเวลา 22.01 เป็นต้นไป.
 ___ 9. อื่น (โปรดระบุ).....

8. ในหนึ่งสัปดาห์ ท่านเปิดฟังวิทยุบ่อยครั้งเพียงใด

- ___ 1. ไม่ได้ฟัง (ข้ามไปทำข้อ 11.)
 ___ 2. ฟังทุกวัน
 ___ 3. สัปดาห์ละ 4-6 วัน
 ___ 4. สัปดาห์ละ 2-3 วัน
 ___ 5. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

9. เวลาที่ท่านฟังวิทยุเป็นประจำได้แก่เวลาใด (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ___ 1. รายการช่วงเช้า ระหว่างเวลา 6.00 น. ถึง 12.00 น.
 ___ 2. รายการช่วงบ่าย ระหว่างเวลา 12.01 น. ถึง 16.00 น.
 ___ 3. รายการช่วงเย็น ระหว่างเวลา 16.01 น. ถึง 19.00 น.
 ___ 4. รายการช่วงค่ำ ระหว่างเวลา 19.01 น. ถึง 22.00 น.
 ___ 5. รายการภาคดึก ระหว่างเวลา 22.01 เป็นต้นไป
 ___ 6. อื่น (โปรดระบุ).....

10. ในหนึ่งสัปดาห์ ท่านอ่านหนังสือพิมพ์บ่อยครั้งเพียงใด

- ___ 1. ไม่ได้อ่าน
 ___ 2. อ่านทุกวัน
 ___ 3. สัปดาห์ละ 4-6 วัน
 ___ 4. สัปดาห์ละ 2-3 วัน
 ___ 5. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

11. ในหนึ่งสัปดาห์ ท่านอ่านนิตยสารบ่อยครั้งเพียงใด

- ___ 1. ไม่ได้อ่าน
 ___ 2. อ่านทุกวัน
 ___ 3. สัปดาห์ละ 4-6 วัน
 ___ 4. สัปดาห์ละ 2-3 วัน
 ___ 5. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

12. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสจากสื่อใดบ้างและมากน้อยแค่ไหน

สื่อ	มากกว่า 4 ครั้ง/ สัปดาห์	3-4ครั้ง/ สัปดาห์	1-2ครั้ง/ สัปดาห์	1-2ครั้ง/ เดือน	นานกว่า 1 ครั้ง/เดือน	ไม่เคย
12.1 วิทยุ						
12.2 โทรทัศน์						
12.3 หนังสือพิมพ์						
12.4 นิตยสาร						
12.5 วารสาร						
12.6 อินเทอร์เน็ต						
12.7 การอบรม/สัมมนา						
12.8 ประชุม/งานนิทรรศการ						
12.9 อื่นๆ(โปรดระบุ.....)						

13. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสจากบุคคลใดบ้าง มากน้อยเพียงใด

บุคคลที่ให้ข่าวสาร	มากกว่า 12ครั้ง/ เดือน	10-12ครั้ง/ เดือน	7-9ครั้ง/ เดือน	4-6ครั้ง/ เดือน	1-3ครั้ง/ เดือน	ไม่เคย
13.1 เจ้าหน้าที่จากหน่วยงาน ของรัฐ เช่นกรุงเทพมหานคร						
13.2เจ้าหน้าที่โครงการรถไฟ ฟ้าบีทีเอส						
13.3 พ่อ-แม่ญาติ เพื่อน						
13.4อื่นๆ (โปรดระบุ.....)						

14. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสจากสื่อโทรทัศน์ช่วงรายการใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (ถ้าไม่เคยดูโทรทัศน์หรือไม่เคยได้รับข่าวสารข้ามไปทำข้อ 15.)

- ____ 1. ช่อง3 เวลา.....
 ____ 2. ช่อง5 เวลา.....
 ____ 3. ช่อง7 เวลา.....
 ____ 4. ช่อง9 เวลา.....
 ____ 5. ช่อง11 เวลา.....
 ____ 6. ITV เวลา.....
 ____ 7. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

15. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสจากสื่อวิทยุสถานีใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (ถ้าไม่เคยฟังวิทยุหรือไม่เคยได้รับข่าวสารข้ามไปทำข้อ 16.)

- ___ 1. FM. 88 (Radio No Problem) เวลา..... ___ 2. FM.89 (Fashion Radio) เวลา.....
 ___ 3. สวท.91 เวลา..... ___ 4. FM. 93.5 (Radio Vote) เวลา.....
 ___ 5. จส.100 เวลา..... ___ 6. FM.106.5 (Green Wave) เวลา.....
 ___ 7. อื่นๆ(โปรดระบุ).....

16. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสจากหนังสือพิมพ์ฉบับใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (ถ้าไม่เคยอ่านหนังสือพิมพ์หรือไม่เคยได้รับข่าวสารข้ามไปทำข้อ 17.)

- ___ 1. ไทยรัฐ ___ 2. เดลินิวส์ ___ 3. มติชนรายวัน ___ 4. ผู้จัดการรายวัน
 ___ 5. สยามรัฐ ___ 6. กรุงเทพธุรกิจ ___ 7. แนวหน้า ___ 8. วัฏจักร
 ___ 9. ข่าวสด ___ 10.บ้านเมือง ___ 11.ไทยโพสต์ ___ 12.ประชาชาติธุรกิจ
 ___ 13.ฐานเศรษฐกิจ ___ 14.คู่แข่งธุรกิจ ___ 15.สยามธุรกิจ ___ 16.ผู้จัดการรายสัปดาห์
 ___ 17.เนชั่นสุดสัปดาห์ ___ 18.มติชนสุดสัปดาห์ ___ 19.สยามรัฐสุดสัปดาห์ ___ 20.ดอกเบี๋ยธุรกิจ
 ___ 21.ผู้จัดการรายเดือน ___ 22.Bangkok Post ___ 23.Business Day ___ 24.การเงินการธนาคาร
 ___ 25. อื่นๆ(โปรดระบุ).....

17. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสจากนิตยสารฉบับใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (ถ้าไม่เคยอ่านนิตยสารหรือไม่เคยได้รับข่าวสารข้ามไปทำส่วนที่ 4.)

- ___ 1. ขวัญเรือน ___ 2. พลอยแถมเพชร
 ___ 3. แพรว ___ 4. ดิฉัน
 ___ 5. LIPS ___ 6. อื่นๆ(โปรดระบุ).....

ส่วนที่ 4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

กรุณา คำตอบที่ท่านคิดว่าเป็นคำตอบที่ถูกต้องที่สุด

18. โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีเส้นทางเดินรถกี่เส้นทาง

1. 1 เส้นทาง 2. 2 เส้นทาง
 3. 3 เส้นทาง 4. 4 เส้นทาง

19. รถไฟฟ้าบีทีเอสมีความเร็วสูงสุดกี่กิโลเมตรต่อชั่วโมง

1. 60 กิโลเมตร / ชั่วโมง 2. 80 กิโลเมตร / ชั่วโมง
 3. 100 กิโลเมตร / ชั่วโมง 4. 120 กิโลเมตร / ชั่วโมง

20. โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีสถานีหยุดรถทั้งหมดกี่สถานี

- | | |
|-------------|-------------|
| 1. 13 สถานี | 2. 18 สถานี |
| 3. 23 สถานี | 4. 28 สถานี |

21. เมื่อถึงช่วงเปิดการเดินรถอย่างเป็นทางการ รถไฟฟ้าบีทีเอสจะเปิดให้บริการช่วงเวลาใด

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| 1. หกโมงเช้า – เกียงคืน | 2. ตีห้า – เกียงคืน |
| 3. หกโมงเช้า – ตีสอง | 4. ตลอด 24 ชั่วโมง |

22. ระยะแรกจะมีขบวนรถออกวิ่งบริการทุก ๆ กี่นาที

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. 2-5 นาที | 2. 10-15 นาที |
| 3. 15-20 นาที | 4. ทุก 30 นาที |

23. ความจุของผู้โดยสาร 1 ตู้ สามารถจุผู้โดยสารได้ประมาณเท่าใด

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. 100 คน | 2. 150 คน |
| 3. 250 คน | 4. 320 คน |

24. สถานีร่วมที่ใหญ่ที่สุดของเส้นทางเดินรถรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 1. สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ | 2. สถานีสยาม |
| 3. สถานีหมอชิต | 4. สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ |

25. ข้อใด ไม่ถูกต้อง เกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส

1. ขณะรอรถไฟฟ้าบนชานชาลาต้องยืนหลังเส้นสีเหลือง
2. ผู้โดยสารสามารถลงไปบริเวณรางรถไฟฟ้าเพื่อเดินข้ามไปยังชานชาลาฝั่งตรงข้ามได้
3. ห้ามรับประทานอาหาร/เครื่องดื่มในรถไฟฟ้าและบริเวณสถานี
4. เมื่อเข้าไปภายในตัวรถแล้วห้ามยืนพิงประตู

26. การป้องกันกระแสไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถไฟฟ้าทำได้อย่างไร

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. มีรางป้องกันกระแสไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง | 2. มีแบตเตอรี่จ่ายไฟอยู่ภายในตัวรถ |
| 3. มีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าอยู่ภายในตัวรถ | 4. มีระบบแม่เหล็กไฟฟ้าในการขับเคลื่อน |

27. รถไฟฟ้าที่บริษัทชินนีสผลิตให้กับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเปิดบริการในปลายปี พ.ศ.

2542 นี้ มีด้วยกันทั้งสิ้นกี่ขบวน

- | | |
|------------|------------|
| 1. 35 ขบวน | 2. 25 ขบวน |
| 3. 20 ขบวน | 4. 10 ขบวน |

ส่วนที่ 4 ทศนคติต่อโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

28. กรุณาแสดงความคิดเห็นของท่านโดยใส่เครื่องหมาย ✓ ในประเด็นต่างๆดังต่อไปนี้

ท่านเชื่อว่า.....	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
28.1 แนวเส้นทางของรถไฟฟ้ามีความเหมาะสม					
28.2 อัตราค่าโดยสารเป็นธรรมและคุ้มค่าแก่ผู้ใช้บริการ (10-40 บาท)					
28.3 โครงการรถไฟฟ้าเป็นโครงการที่ดีที่สุดในกรณีแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพ					
28.4 การใช้รถไฟฟ้าสามารถก่อให้เกิดมลภาวะเพิ่มขึ้นเพราะทำให้ฝุ่นละอองกระจายไปในอากาศเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน					
28.5 แม้ว่าจะมีระบบป้องกันขบวนรถไฟฟ้าตกรางแล้วก็ตาม ในขณะที่มีการเดินรถไฟฟ้า/ในขณะที่ยังวิ่งด้วยความเร็วอาจเกิดอุบัติเหตุตกลงมาเป็นอันตรายกับผู้โดยสารได้					
28.6 โครงการรถไฟฟ้าจะทำให้คนกรุงเทพมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น และมีเวลาพักผ่อนมากขึ้น					
28.7 โครงการรถไฟฟ้าทำให้กิจการค้าขายตามแนวเส้นทางดีขึ้น					
28.8 การใช้คนไทยควบคุมการขับเคลื่อนรถไฟฟ้าอาจจะไม่ปลอดภัย และไม่มีความเชี่ยวชาญเท่าชาวต่างประเทศ					
28.9 การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสถือว่าการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุดมากกว่าการเดินทางโดยยานพาหนะอื่น ๆ					

ส่วนที่ 5 การใช้รถไฟฟ้า

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หน้าตัวเลือกที่เป็นคำตอบของท่าน

เลือกทำเพียง	1 ข้อ	ดังนี้
<input type="checkbox"/>	ถ้าท่านได้ขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้ว	ทำข้อ 29
<input type="checkbox"/>	ถ้าท่านยังไม่ได้ขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส	ทำข้อ 30

29. ถ้าท่านได้ขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้ว คิดว่าถ้ามีโอกาสจะยังคงขึ้นต่อไปหรือไม่

- ___ 29.1 ไม่ขึ้นอีกแล้ว เพราะ.....
- ___ 29.2 ไม่แน่ใจ เพราะ.....
- ___ 29.3 ยังคงขึ้นต่อไป เพราะ.....

30. ถ้ายังไม่ได้ขึ้น คิดว่าในอนาคตจะขึ้นหรือไม่

- ___ 30.1 ไม่ขึ้นแน่นอน เพราะ.....
- ___ 30.2 ไม่แน่ใจ เพราะ.....
- ___ 30.3 ขึ้นแน่นอน เพราะ.....

+++++ขอบคุณค่ะ+++++

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โครงการรถไฟฟ้าในต่างประเทศ

รถไฟฟ้าในสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหามลภาวะ ซึ่งโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีประชาชนมาใช้บริการปีละ 0.35 ล้านคน(พ.ศ. 2530) จากจำนวนประชากรทั้งสิ้น 2.6 ล้านคน

รถไฟฟ้าในไต้หวัน

ประสบปัญหาในการนำระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาใช้แก้ปัญหามลภาวะ ซึ่งปัญหานั้นก็คือ ความล่าช้าในการก่อสร้างของบริษัทผู้รับเหมา และเกิดอุบัติเหตุเพลิงไหม้ขบวนรถไฟฟ้า (2536) จนทำให้รัฐบาลของไต้หวันต้องสั่งระงับการบริการให้แก่ประชาชน

รถไฟฟ้าในฮ่องกง

ในทศวรรษ 1960 รัฐบาลฮ่องกงได้ดำเนินการให้มีการสำรวจระบบขนส่งในฮ่องกง ศึกษาถึง ความต้องการของผู้โดยสาร และการจัดระบบการจราจรที่ดีในอนาคต ปัญหาพื้นฐานคือการเพิ่มขึ้นอย่างมากของประชากรในฮ่องกง โดยเฉพาะพื้นที่ขนาดเล็กของเกาะกวนและทางเหนือของเกาะฮ่องกง ความหนาแน่นของประชากรในบริเวณนี้และความจำกัดด้านภูมิประเทศ ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับปรุงและขยายโครงข่ายการขนส่งที่มีอยู่ออกไป

จากรายงานของบริษัทวิศวที่ปรึกษา Freeman Fox, Wilbur Smith and Associates ในปี 1976 ได้แนะนำเกี่ยวกับการก่อสร้างของระบบการขนส่งของฮ่องกง ที่มีความสามารถในการขนส่งที่รวดเร็ว เพื่อที่จะเชื่อมโยงระหว่างเกาะฮ่องกงกับส่วนที่หนาแน่นของเกาะกวน และ New Territories รายงานได้กล่าวยืนยันว่า ระบบถนนนั้นไม่สามารถที่จะพัฒนาได้เพียงพอกับความต้องการของการขนส่ง และได้มีข้อเสนอแนะในเรื่องระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งเป็นแนวทางที่จะแก้ปัญหาได้ รายงานนี้ได้แนะนำเกี่ยวกับเส้นทางของระบบรถใต้ดิน รัฐบาลฮ่องกงเห็นด้วยและเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการ และการก่อสร้างตามโครงการนี้ได้แล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 1979

รถใต้ดินในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นปัจจุบันนี้ นับว่าเป็นประเทศที่มีประชากรหนาแน่นที่สุดประเทศหนึ่งในแถบเอเชีย มีประชากรอาศัยใน 644 เมือง ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรไม่ต่ำกว่า 30,000 คน (1978) และประชากรประมาณร้อยละ 15 อาศัยอยู่ใน 8 เมือง ที่มีจำนวนประชากรมากกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

ปัญหาของเมืองใหญ่ทุกแห่ง คือ ปัญหาการจราจรคับคั่ง ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ จนรัฐบาลต้องหาทางพัฒนาถนน และโครงข่ายถนนในเมืองให้มากขึ้น รวมทั้งสร้างถนนเชื่อมระหว่างเมืองใหญ่ อย่างไรก็ตามการปรับปรุงและการก่อสร้างถนนไม่สามารถพัฒนาทันการเติบโตของการใช้รถยนต์ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเมืองเนื่องจากราคาที่ดินสูง การขยายเมืองรวดเร็วมาก และงบประมาณจากรัฐบาลไม่เพียงพอ ในที่สุดเมืองใหญ่ๆต้องหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน เพราะสามารถบรรจุผู้โดยสารได้คราวละมากๆและสามารถลดการใช้เนื้อที่ถนนลงได้มากกว่ารถยนต์ส่วนตัว

ในบริเวณพื้นที่ตัวเมืองโตเกียวประมาณ 75 ตารางกิโลเมตร ในขณะนี้กล่าวได้ว่ากิจการขนส่งมวลชนทั้งหมด คือ รถประจำทาง รถราง รถไฟ และรถใต้ดิน ดำเนินกิจการโดยหน่วยงานของรัฐ ส่วนย่านชานเมืองนั้นมีการของเอกชนดำเนินการด้วย กิจการเอกชนนี้สืบทอดมากจากการดำเนินการในอดีต ซึ่งค่อยๆวิวัฒนาการมาเป็นลำดับ อย่างไรก็ตามขณะนี้หน่วยงานของรัฐบาลได้ขยายขอบข่ายงานออกไปบริเวณชานเมืองกว้างขวางขึ้นทุกขณะ

รถใต้ดินในเมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น

เมืองซัปโปโรเป็นเมืองหลวงของเกาะฮอกไกโด ซึ่งเป็นหมู่เกาะที่อยู่ทางตอนเหนือสุดของประเทศญี่ปุ่น มีพื้นที่ประมาณ 1,118 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองที่ประสบปัญหาเรื่องความเป็นศูนย์กลาง คือ ประชากรในเขตเมืองมีความหนาแน่นมากใน Core Area of 1 sq.km เมื่อเทียบกับเขตโดยรอบ รัฐบาลท้องถิ่นจึงได้มีโครงการที่จะสร้างศูนย์กลางใหม่ขึ้นบริเวณ Atsubbetsu ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองซัปโปโร ห่างจาก Future Circle Freeway ไปประมาณ 7.5 กิโลเมตร โดยคาดว่าจะมี Day-Time Population ประมาณ 500,000 คน เมื่อสร้างเสร็จในปี 1982 จำนวนพาหนะต่อประชากรสำหรับเมืองซัปโปโรนับว่าสูง กล่าวคือ Vehicle Ownership ในปี 1975 ประมาณ 1 คัน ต่อประชากร 5 คน (ไม่นับ Commercial Vehicle) และประมาณ 1 คัน ต่อประชากร 4 คน (เมื่อนับรวม Commercial)

การขนส่งในเมืองซัปโปโรนี้ได้ใช้ระบบรถใต้ดิน รถราง และรถยนต์โดยสาร เช่นเดียวกับในโตเกียว ระบบรถใต้ดินถูกนำมาใช้ในเมืองซัปโปโร ในขณะที่เมืองซัปโปโรมีพลเมืองประมาณล้านกว่าคนเท่านั้น ซึ่งนับว่าระบบรถใต้ดินได้พัฒนาขึ้นมาใช้เร็วมากเมื่อเทียบกับเมืองใหญ่ทั่วไป

ระบบขนส่งมวลชนในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ

กรุงลอนดอนเป็นนครหลวงที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก การขนส่งสาธารณะเริ่มต้นตั้งแต่การใช้รถม้าแล้ววิวัฒนาการขึ้นมาเป็นลำดับ ผ่านรูปแบบของการขนส่งมาหลายรูปแบบ ทั้งชนิดของยานพาหนะในการขนส่งและการจัดองค์กร จนพัฒนามาเป็นการใช้รถไฟฟ้าใต้ดินผสมกับใช้รถยนต์โดยสารในปัจจุบัน และรูปแบบการจัดองค์กรก็ได้พัฒนามาเป็นองค์การเดียว รับผิดชอบการขนส่งมวลชนทั้งหมด

กรุงลอนดอนมีพื้นที่ 1,008 ตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ 7 ล้านคน การขนส่งมวลชนดำเนินการโดย London Transport Executive ซึ่งจัดตั้งขึ้นในปี 1969 โดยรวมหน่วยงานหลายๆ หน่วยที่ทำอยู่เดิมเป็นหน่วยงานเดียว หน่วยงานนี้มีหน้าที่ดำเนินการขนส่งมวลชนทั้งหมดในกรุงลอนดอน แนวความคิดนี้ได้รับการนำไปใช้ในการจัดระบบการขนส่งมวลชนของหลายๆ ประเทศด้วย

ในปัจจุบัน London Transport ดำเนินกิจการขนส่งมวลชนอยู่ 2 ประเภท คือ รถยนต์โดยสารประจำทาง 6,700 คัน และรถไฟฟ้าใต้ดิน 4,300 คัน จากการสำรวจปริมาณผู้โดยสารในปี 1978 สามารถรับผู้โดยสารได้ถึง 1,870 ล้านคน ถือว่าเป็นกิจการขนส่งในเมืองที่ใหญ่ที่สุดในโลก และได้รับความนิยมมากจากประชาชนในกรุงลอนดอน และรวมทั้งนักท่องเที่ยวด้วย การเดินทางไปทำงานประจำวันของชาวลอนดอนกว่าครึ่งใช้บริการนี้ รถยนต์ส่วนตัวนั้นจะใช้สำหรับการไปพักผ่อนเป็นส่วนใหญ่

ระบบขนส่งมวลชนในเมืองมิวนิค ประเทศเยอรมัน

มิวนิคเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ เป็นอันดับ 3 ของประเทศเยอรมัน (รองจากเมือง Berlin และเมือง Hamburg) มีพื้นที่ประมาณ 5,000 ตารางกิโลเมตร ประชาชนส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณเมือง Bavarian ซึ่งเป็นนครหลวง ประชากรรวมทั้งหมด 1.3 ล้านคน เป็นพวกที่อาศัยอยู่บริเวณใจกลางเมือง และบริเวณใกล้เคียงประมาณ 900,000 คน ส่วนประชากรที่เหลืออีก 400,000 คน

อาศัยกระจายอยู่รอบนอกโดยทั่วไปจากจำนวนประชากรดังกล่าว จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องเอาระบบการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาใช้

รถไฟใต้ดินมีเส้นทาง 11 เส้นทาง ให้บริการครอบคลุมในพื้นที่ประมาณ 400 ตารางกิโลเมตร เป็นเส้นทางที่วิ่งเฉพาะภายในตัวเมือง 2 สาย ซึ่งเรียกว่า U-Bahn ที่เหลือนั้นเป็นเส้นทางที่วิ่งจากบริเวณชานเมืองผ่านตัวเมือง ทะลุไปชานเมืองอีกด้านหนึ่ง เรียกว่า S-Bahn มีสถานีประมาณ 160 สถานี

รถไฟฟ้าในประเทศสหรัฐอเมริกา

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีอยู่ด้วยกันหลายเครือข่าย (Networks) ในหลายรัฐ แต่จากจำนวนประชากรในหลายรัฐที่มีอยู่จำนวนน้อย และอาศัยอยู่กระจัดกระจายกันประกอบกับประชาชนเหล่านั้นนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือรถประจำทางมากกว่า จึงส่งผลให้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในหลายรัฐ ต้องประสบภาวะไม่คุ้มทุนในการดำเนินงาน เช่น จากสถิติในปี 2530 นครชิคาโกซึ่งมีจำนวนประชากรประมาณ 3 ล้านคน แต่มีผู้มาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพียง 0.4 ล้านคนต่อปี นครซานฟรานซิสโกมีจำนวนประชากรประมาณ 2.7 ล้านคน มีผู้มาใช้บริการเพียง 0.16 ล้านคนต่อปี

รถไฟฟ้าในประเทศฝรั่งเศส

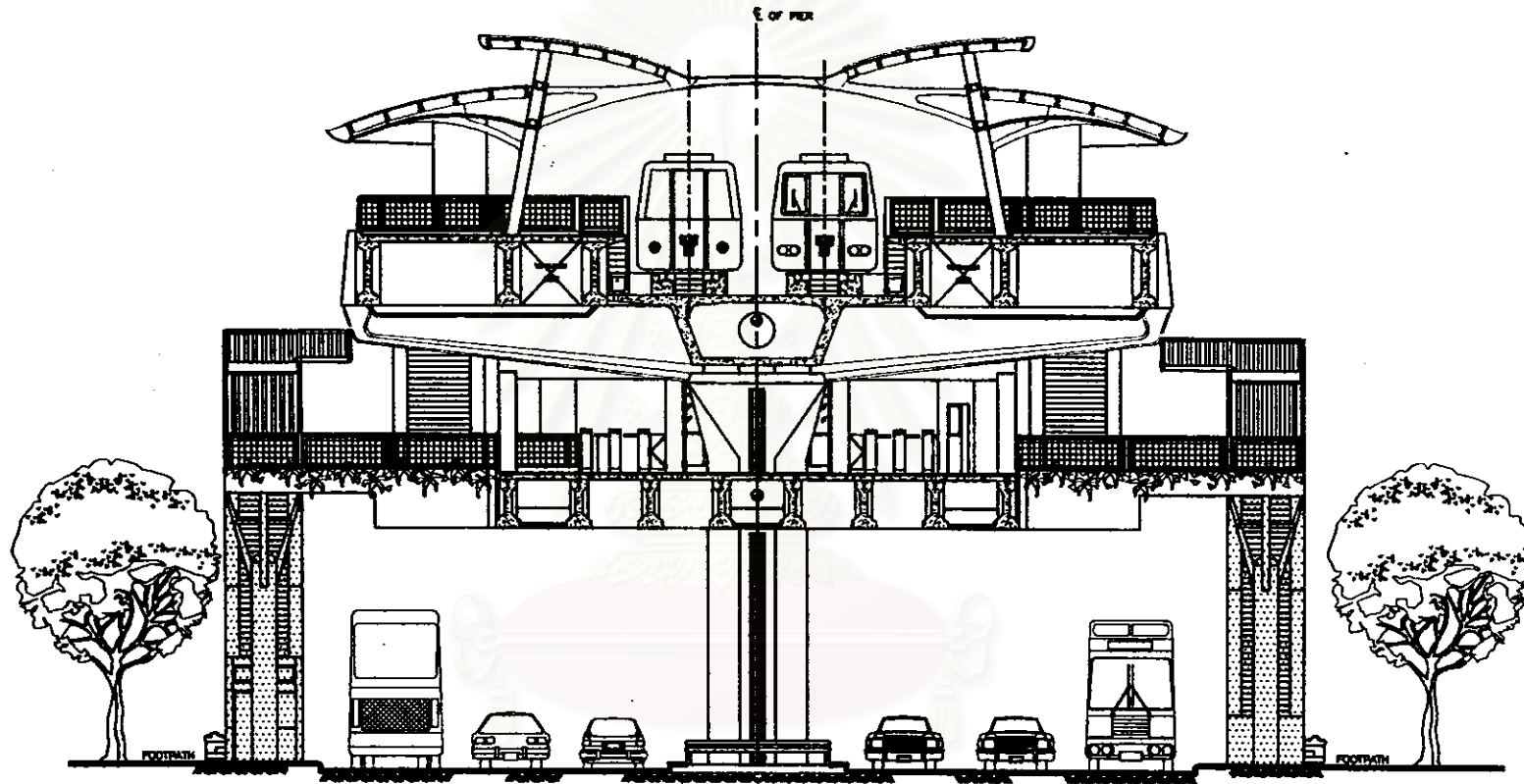
โดยเฉพาะในกรุงปารีสก็ได้รับความนิยมจากประชาชนและนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยเช่นกัน ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงปารีสนั้น มีความสะดวก และค่าโดยสารมีราคาถูก ทั้งนี้เพราะรัฐบาลฝรั่งเศสได้หักภาษีจากประชาชนทั่วทั้งประเทศ ประมาณ 27% มาใช้ในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



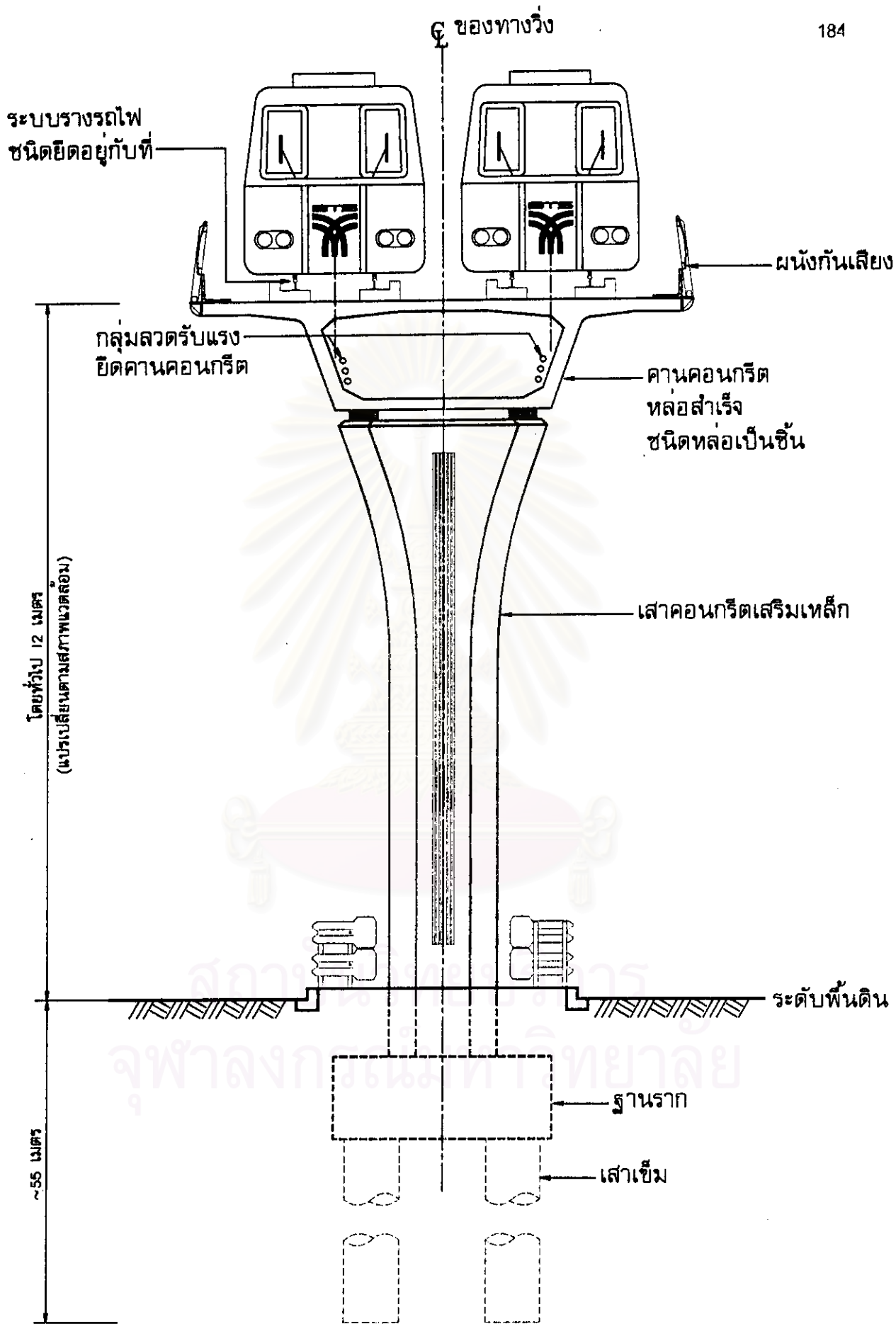
ภาคผนวก ค

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

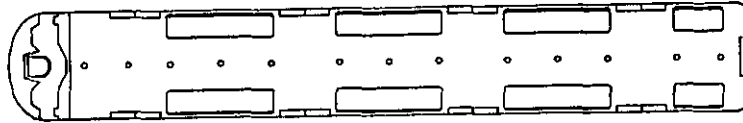
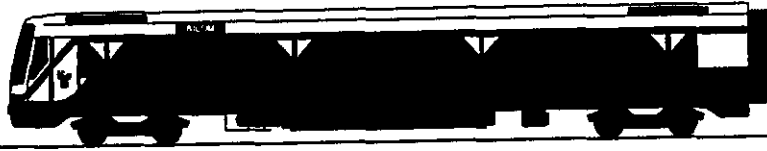


ภาพตัดตามขวางทั่วไปของสถานีรถไฟฟ้า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปตัดโครงสร้างทางยกระดับ



รถโดยสารเดี่ยวพร้อมห้องขับเคลื่อน



รถโดยสารเดี่ยวสำหรับผู้โดยสาร



ขบวนรถไฟโดยสารชนิด 3 รถโดยสาร



ขบวนรถไฟโดยสารชนิด 6 รถโดยสาร

ภาพทั่วไปของขบวนรถโดยสารชนิด 3 และ 6 รถโดยสาร

การตลาด

ปี 2541 เป็นปีแห่งการเตรียมงานด้านการตลาด เพื่อเตรียมรับการเปิดการเดินรถในเชิงพาณิชย์ในปลายปี 2542 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการในเรื่องต่างๆ ด้านการตลาด ทั้งในส่วนการสร้างการรับรู้ (awareness) ให้เกิดขึ้นการสร้าง ภาพพจน์ที่ดี ตลอดจนไปจนถึงการก่อให้เกิดรายได้สูงสุดแก่ บริษัทฯ ดังนี้

การจัดพื้นที่ร้านค้าและพื้นที่โฆษณาบนสถานี รถไฟฟ้า BTS

บริษัทฯ ได้คัดเลือกและได้ลงนามแต่งตั้งบริษัท วีจีไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (VGI Global Media Co. Ltd.) ให้เป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการ พื้นที่บนสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีเพื่อใช้พื้นที่ในการเปิด ร้านค้าและติดตั้งป้ายโฆษณา โดยมีข้อตกลงที่จะต้องแบ่ง หารรายได้แก่บริษัทฯ

การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้แก่ ผู้โดยสาร

บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับธุรกิจอื่นในการเข้ามาติดตั้งอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในระหว่างที่สัญจร อยู่บน เส้นทางของรถไฟฟ้า BTS อาทิ บริการโทรศัพท์สาธารณะ และ เครื่องฝากถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) เป็นต้น ซึ่งนอกจากจะ เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารแล้วยังเป็นการสร้าง รายได้อันเกิดจากค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จะได้รับจากการที่ อนุญาตให้ธุรกิจเหล่านั้นมาใช้พื้นที่อีกทางหนึ่งด้วย

Marketing

The year 1999 is a year for implement marketing plans for the commencement of the commercial operation at the year-end. The Company has been carrying out marketing activities to instill customer awareness, build a good image, as well as creating revenues as follows.

Shop and Advertising Areas on BTS Stations

The Company has appointed VGI Global Media Co., Ltd. as sole concessionaire for shop and advertising management on all stations. A revenue sharing agreement has been signed.

Installation of Passenger Service Equipment

The Company co - operated with other businesses to provide service facilities for BTS passengers, such as public telephones, ATMs. These services, besides providing convenience to passengers, will generate additional income from utilisation of station areas to the Company.



การพิมพ์โฆษณาบนพื้นที่หน้าตั๋วโดยสาร

บริษัทฯ ได้เตรียมการสร้างรายได้จากทางหนึ่งจากการจัดทำจำหน่ายสินค้าที่มีพิมพ์โฆษณาบนหน้าบัตรโดยสารของ BTS ทั้งประเภทบัตรเดินทางเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) หรือบัตรสะสมมูลค่า (Store Value Ticket) โดยบริษัทเจ้าของสินค้าจะต้องชำระค่าสิทธิในการพิมพ์โฆษณาให้แก่บริษัทฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวนบัตรที่จัดพิมพ์และระยะเวลาที่ทางบริษัทจะจัดให้บัตรโฆษณาเหล่านั้นหมุนเวียนอยู่ในระบบ

นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้เตรียมพิมพ์บัตรโดยสารออกจำหน่ายในโอกาสสำคัญต่างๆ ของประเทศ เช่น ในวาระเปิดรถไฟฟ้าขบวนแรกของประเทศไทย

กิจกรรมส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการส่งเสริมการขายในรูปแบบต่างๆ อาทิ กิจกรรมตั๋วเดินทางไปกลับในราคาประหยัดและการร่วมมือกับธุรกิจอื่นๆ ในการส่งเสริมการขายร่วมกัน รวมทั้งทำการศึกษาตลาด โดยเน้นด้านพฤติกรรมผู้บริโภค โดยการจัดจ้างบริษัทที่เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาดมาดำเนินการ

การเตรียมการโฆษณา

บริษัทฯ ได้เตรียมการให้ บริษัทโฆษณาต่างๆ ได้เตรียมเสนอแผนงานโฆษณารวมทั้งงบประมาณมาเสนอให้บริษัทฯ พิจารณา ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะทำการคัดเลือกประมาณเดือนมิถุนายน 2542

Printed Advertisements on Train Tickets

The Company will also solicit advertisers by means of printed adverts on single - journey tickets and store - value tickets. Product owners will pay the Company for rights to print adverts, the charges for which depend on the amount of tickets and duration of circulation.

In addition, the Company will issue commemorative tickets such as those for the occasion of opening Thailand's first electric train service.

Sales Promotion Activities

The Company carried out survey studies for a variety of sales promotion activities such as economy return fare, joint promotions with other businesses, and appointed market research specialists to conduct customer research focusing on consumer behaviour.

Advertising Plan

The Company has invited advertising agencies for presentation of advertising plans and advertising budgets. Agency selection will be made in June 1999.



การประชาสัมพันธ์

งานชุมชนสัมพันธ์

บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ประสานงานการก่อสร้างรถไฟฟ้า บีทีเอส บริเวณหน้าศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ ถนนพระราม 1 เพื่อทำหน้าที่ประสานงานระหว่างประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างและผู้รับเหมาก่อสร้างโดยรับข้อมูลจากผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงที่ติดต่อกับเจ้าหน้าที่โดยตรงหรือ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือ ส่งเป็นหนังสือที่กล่าวยกข้อคิดเห็น รวมทั้งเจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานฯ จะออกสำรวจพื้นที่บริเวณ ที่มีการก่อสร้างพร้อมพบปะประชาชนบริเวณดังกล่าว เพื่อสอบถามและรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการฯ หรือปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยการป้องกันหรือแก้ไขทันที ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถสร้างความเข้าใจที่ตรงกันกับประชาชนตลอดแนวเส้นทางได้เป็นอย่างดี และช่วยลดการร้องเรียนทางสื่อสาธารณะด้วยอีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดประชุมหรือสนทนากลุ่มย่อยระหว่างผู้บริหารบีทีเอสฯ กับเจ้าของร้านค้าในศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ และสยามดิสคัฟเวอรี่ ชมรมชาวสยามสแควร์ เพื่อชี้แจงและทำความเข้าใจเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการฯ ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างก่อสร้าง

งานสนับสนุนกิจกรรมตำรวจจราจร

บริษัทฯ ได้ร่วมกับ สวท. 91 จัดโครงการมอบรางวัลกำลังใจแก่ตำรวจจราจร โดยมอบทุนดูแลสุขภาพให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ผ่านการคัดเลือกจากประชาชนผู้ฟังรายการ สวท.91 เดือนละครั้ง เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ได้ปฏิบัติภารกิจอย่างหนัก โดยเฉพาะระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ

Public Relations Activities

Community Relations

A BTS rail public relation and co-ordination centre was set up in front of the Siam Centre station, Rama 1 Road, to handle complaints from people affected by the construction and contractors. Staff deal with complaints, as well as conduct surveys of the construction sites and interviews to gauge public opinion on the project and deal promptly with problems which arise during construction to mitigate their impact. These help foster good relations with people along the routes and reduce the airing of complaints through the media.

In addition, the Company arranged meetings between BTSC executives and shop owners in Siam Centre, Siam Discovery, and Siam Square to explain and promote good understanding of the project construction to mitigate any adverse impact which may arise during the construction.

Support of Traffic Police Activities

The Company and Radio 91 initiated a project to give awards to outstanding traffic policemen. Monthly prizes are awarded to policemen voted by Radio 91 audience for their hard work especially during the project construction, to boost their morale.



งานเผยแพร่

วันที่ 10 ตุลาคม 2541 รถไฟฟ้า บีทีเอส ขบวนแรก ของประเทศไทย ได้เดินทางมาถึงประเทศไทย โดยเรือ AIDA ของบริษัท Wallenius Line ซึ่งบริษัทฯ ได้จัดพิธีรับรถไฟฟ้า บีทีเอส ขบวนแรกขึ้น ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี โดยมีนายประเสริฐ สมะลาภา ปลัดกรุงเทพมหานคร เป็น ประธานในพิธี นายเกษม จาติกวณิช ประธานกรรมการ และ นายศิริ กาญจนพาสน์ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกลุ่มบริษัท ซีเมนส์-อิตาเลียนไทยฯ ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และจัดหาระบบของ โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส ร่วมให้การต้อนรับพร้อมด้วยแขก ผู้มีเกียรติ และสื่อมวลชนจำนวนมาก

วันที่ 27 ตุลาคม 2541 พลตรีสนั่น ขจรประศาสน์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานในพิธี พร้อมด้วยนายพิจิตร รัตติกุล ผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร และนายสนธยา คุณปลื้ม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ร่วมในพิธีเริ่มทดสอบวิ่งรถไฟฟ้า ขบวนแรกของประเทศไทยอย่างเป็นทางการบนถนนพหลโยธิน จากสถานีหมอชิต (N8) ถึง สถานีอารีย์ (N5) โดยได้ร่วม ทดลองนั่งรถไฟฟ้าเที่ยวประวัติศาสตร์ด้วย

บริษัทฯ ได้จัดแถลงข่าวเรื่อง รถไฟฟ้า บีทีเอส ยืนยัน สถานีรถไฟฟ้าบริเวณหน้าโรงเรียน มาแตร์เดอีวิทยาลัย ไม่ก่อให้เกิดปัญหา พร้อมดำเนินการก่อสร้างต่อ เพื่อให้เสร็จทัน เปิดบริการในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 หลังจากที่กรุงเทพมหานคร โดย ดร.พิจิตร รัตติกุล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ได้มีมติให้บริษัทฯ ดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้โดยให้ปรับปรุง รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าหน้าโรงเรียนมาแตร์เดอีวิทยาลัย คือ ย้ายบันไดขึ้น-ลง หน้าโรงเรียนออกไป รวมทั้งติดตั้งกำแพง กันเสียงเพิ่มเติมบนสถานี

Promotion Activities

On 10 October 1998, the first BTS rolling stock arrived in Thailand on board Wallenius Line's AIDA ship. The Company hosted a welcome ceremony for its arrival at Laem Chabang Port. The ceremony was presided over by Mr. Prasert Samalapa, Secretary General of Bangkok Metropolitan Administration. Mr. Kasame Chatikavanij, BTSC Chairman, and Mr. Keeree Kanjanapas, BTSC Chief Executive Officer, and management of Siemens-Italian Thal consrtium, the project contractor and supplier, were there to welcome the guests and the media.

On 27 October 1998, General Sanan Kachornprasas, Deputy Prime Minister and Minister of Interior, Mr. Bhijit Rattakul, Governor of Bangkok Metropolitan Administration, and Mr. Sonthaya Kunplum, Deputy Minister of Transport, were guests of honour at the official test- running of Thailand's first electric train on Paholyothin Road, from Mor Chit Station (N8) to Aree Station (N5).

The Company held a press conference to affirm that the station in front of Mater Dei School did not cause problems and resumed construction of the station after being given a go- ahead by Mr Bhijit Rattakul, Governor of Bangkok Metropolitan Administration, so that it would be completed in time for the commencement of commercial service on 5 December 1999. Some alterations were made to the station design; the entrance and exit stairs in front of the school were moved and additional noise absorbing partition were installed.



เยี่ยมชมโครงการ

ตลอดปีที่ผ่านมา มีคณะผู้ขอเข้าเยี่ยมชมและร่วมทดลองนั่งรถไฟฟ้า บีทีเอส เป็นจำนวนมาก โดยมีคณะที่สำคัญๆ เช่น เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2541 คณะรัฐสภาสาธารณรัฐอิหร่านเข้ารับฟังการบรรยายสรุปและร่วมทดลองนั่งรถไฟฟ้า

15 มกราคม 2542 คณะสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการและสังคมแห่งชาติ เยี่ยมชมโครงการฯ

20 มกราคม 2542 คณะผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้บริหารพร้อมด้วย สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เยี่ยมชมโครงการฯ

19 มีนาคม 2542 พล.ต.ท.วรรณรัตน์ คุชรักษ์ ผู้บัญชาการกองบัญชาการตำรวจนครบาล พร้อมคณะเยี่ยมชมโครงการและประชุมร่วมกับบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแนวทางในการดำเนินการด้านความปลอดภัย

Project Visits

Throughout the year, the Company welcomed a large number of visitors to the project who were also taken on train journeys. Some important visitors were, for instance, a group of MPs from the Republic of Iran who visited the Company on 1 December 1998.

On 15 January 1999, a group from the Cabinet Secretariat and NESDB visited the Company.

On 20 January 1999, Bangkok Metropolitan Governor, senior officials and members of Bangkok Metropolitan Council visited the Company.

On 19 March 1999, Commander of Bangkok Metropolitan police and police officials visited the Company and met with management to discuss safety measures.



แผนงานอนาคต

การก่อสร้าง

จากการก่อสร้างในรอบปีที่ผ่านมามีความคืบหน้าอย่างมาก และคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ประมาณกลางปี 2542 นั้น แผนงานในปีหน้าจะมุ่งเน้นในด้านการตรวจรับงานด้านโครงสร้างขั้นสุดท้าย และ การทดสอบงานทางด้านงานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ซึ่งแผนงานในส่วนของการก่อสร้างปี 2542 สามารถแบ่งเป็นงานหลักๆ ได้ดังนี้ งานโยธาทั้งหมดคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ ประมาณเดือน ตุลาคม 2542 งานระบบไฟฟ้าทั้งหมดคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ ประมาณเดือน สิงหาคม 2542 และจะมีการทดสอบแบบเต็มระบบประมาณ กลางเดือนตุลาคม 2542 และจะพร้อมเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ต้นเดือน ธันวาคม 2542

การปฏิบัติการ

ด้านบุคลากร

ในปี 2542 ทางฝ่ายปฏิบัติการคาดว่าจะดำเนินการรับสมัครพนักงานเพิ่มเติมให้ครบตามอัตราที่กำหนดไว้ทั้งสิ้นประมาณกว่า 800 คน เพื่อให้มีความพร้อมในการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ นอกจากนี้ฝ่ายปฏิบัติการจะทำการจัดตั้งส่วนการฝึกอบรมเป็นการถาวรขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการฝึกอบรมให้กับพนักงานในฝ่ายปฏิบัติการเพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งยังมีจุดมุ่งหมายให้เป็นศูนย์ข้อมูลในการปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้ามหานคร

Future Plans

Construction

As BTS is entering the final stage of the development, most of activities for the remaining of the year 1999 will focus on testing and commissioning of the electrical and mechanical systems and final inspection of civil works. All civil works are anticipated to complete in October 1999. System-wide integrated test is anticipated in August 1999. The project completion is expected in early December following the full service Trial Run scheduled in mid - October 1999.

Operations

Personnel

In 1999, the Operations Department expects to recruit remaining personnel to fill every position gearing up for the official service launch. The Department will also set up a permanent Training Division to provide trainings for operations staff to increase staff efficiency. The Training Division also aims to be a centre for maintaining all information and database regarding the railway operations.



สถาบันวิจัยบริการ
มหาวิทยาลัย

ด้านฝึกอบรม

ได้มีการวางแผนการฝึกอบรมเพื่อให้ พร้อมในการเปิดให้บริการดังนี้

1. พนักงานศูนย์ควบคุมการเดินทางรถไฟฟ้า

พนักงานศูนย์ควบคุมการเดินทางรถไฟฟ้าจำนวน 17 คน จะเสร็จสิ้นการอบรม ในเดือนสิงหาคม 2542

2. พนักงานขับรถไฟฟ้า

พนักงานขับรถไฟฟ้าจำนวนทั้งสิ้น 144 คน จะแบ่งการอบรมออกเป็น 3 รุ่นๆ ละ 48 คน โดยจะเสร็จสิ้นการฝึกอบรมในเดือนกรกฎาคม สิงหาคม และ กันยายน 2542 ตามลำดับ

3. พนักงาน ควบคุมสถานีรถไฟฟ้า และพนักงานสถานี

พนักงานควบคุมสถานีจำนวนทั้งสิ้น 110 คน แบ่งการอบรมเป็น 2 รุ่น โดยจะเสร็จสิ้นการฝึกอบรมในเดือนสิงหาคม และ กันยายน 2542 ตามลำดับ ส่วนพนักงานสถานีจำนวนทั้งสิ้น 220 คน จะแบ่งการอบรมเป็น 2 รุ่นๆละ 110 คน โดยจะเสร็จสิ้นการฝึกอบรมในเดือนตุลาคม และ พฤศจิกายน 2542 ตามลำดับ

ส่วนการฝึกอบรมพนักงานระดับบริหารของฝ่ายนั้น ได้มีการวางแผน โดยจัดการฝึกอบรมและดูงานในระบบ MTR ประเทศฮ่องกง เพื่อเป็นการนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงระบบการปฏิบัติทำงานให้ดียิ่งขึ้น

Training

Training programmes planned by the Operations Department consist of :

1. Line / Depot and Engineering Controller

Seventeen Line / Depot and Engineering Controllers will complete their trainings in August 1999.

2. Train Drivers

Training of 144 train drivers will be divided into 3 groups, 48 each. Separate training sessions for each group will be completed in July, August and September 1999.

3. Station Supervisors and Station Persons

Two training sessions for 110 Station supervisors will be completed in August and September 1999. The 220 station persons will be divided into 2 groups and separate training for each group will be concluded October and November 1999.

Training of key management positions is planned in the middle of 1999 at MTR, a mass transit system in Hongkong, to expand their knowledge horizon on the railway operations.



ทดลองการปฏิบัติงานเต็มระบบ

ฝ่ายปฏิบัติการได้กำหนดให้พนักงานในฝ่ายปฏิบัติการ มีการทดลองการปฏิบัติงานในระบบต่างๆ ก่อนการเปิดให้บริการ รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเดินรถ ระบบสำรอง และปัญหาเทคนิคอื่นๆ เช่น ปัญหา Y2K ซึ่งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ทุกระบบจะต้องผ่านทดสอบก่อนการนำมาใช้งาน ทั้งนี้เพื่อให้พร้อมสำหรับการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ต่อไป

ด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง

งานด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง ระบบโยธา ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ได้วางแผนในการดำเนินการในชั้นตอนรายละเอียดของแผนการซ่อมบำรุงของแต่ละระบบย่อยให้เสร็จสิ้นก่อนการเปิดให้บริการ

การจัดเตรียมสัญญาจัดจ้าง

นอกจากแผนการปฏิบัติการแล้ว ฝ่ายปฏิบัติการยังได้วางแผนในการจัดจ้างผู้รับเหมาในระบบงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานรักษาความปลอดภัยที่สถานี งานที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยที่สถานี งานขนย้ายเงินสดและตั๋วโดยสาร และการจัดหาผู้รับเหมาซ่อมบำรุงงานโยธา ซึ่งจะต้องมีการว่าจ้างผู้รับเหมาในการปฏิบัติงานข้างต้น

ด้านกฎและความปลอดภัย

ในช่วงการทดลองปฏิบัติงานเต็มระบบ ส่วนกฎและความปลอดภัยได้วางแผนเพื่อดำเนินการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติการต่างๆ ของพนักงานที่จะฝึกประจำหน้าที่ในส่วนสถานี ห้องควบคุมการเดินรถไฟฟ้า และพนักงานขับรถไฟฟ้า รวมทั้งการวางแผนฝึกปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจดับเพลิง นอกเหนือจากนี้ยังมีการวางแผนเพื่อการจัดการสนับสนุนด้านความปลอดภัยในองค์กรรวมถึงอาชีวอนามัย

Trial Runs

The full service trial run is scheduled in October 1999 prior to the commercial operations of the system in December 1999. During the trial run period the entire operations team will use this opportunity to test their readiness, trial fallback operations and address possible technical issues such as Y2K problems. The entire computer system for the railway operations will be tested and certified for Y2K compliance prior to the commercial operations.

Engineering and Maintenance Works

Detailed maintenance procedures for sub-systems of engineering and maintenance works, electrical and mechanical works will be concluded prior to the commercial launch.

Contract Administration.

In addition to the operations plans, the Operations Department plans to source out contractors for various works such as station security, station cleaning work, cash and ticket transport and civil works maintenance.

Safety and Rules

Safety & Rules Division has planned to audit rules and procedures during Trial Run period. Joint training on incident handling with Police and Fire Brigade will also be conducted during the period. In addition, the Division has also planned to promote the organisation including occupational safety.



การตลาด

เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึกคุ้นเคยกับระบบรถไฟฟ้า และเพื่อก่อให้เกิดรายได้สูงสุด บริษัทฯ ได้มีการจัดเตรียมแผนงานด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ จะว่าจ้างให้บริษัทโฆษณาประชาสัมพันธ์ชั้นนำเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ

ทางด้านธุรกิจ และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า บริษัทฯ คาดว่าจะทำการติดตั้งระบบโทรศัพท์สาธารณะในประเทศแบบหยอดเหรียญ และแบบใช้บัตรบนทุกสถานีรถไฟฟ้าของระบบ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ จะดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมในการติดตั้งเครื่องเอทีเอ็มบนสถานีรถไฟฟ้าของระบบจากทุกธนาคาร ที่แจ้งความประสงค์เข้ามา โดยทั้งนี้จะสามารถติดตั้งได้มากกว่า 5 เครื่องต่อสถานีและสามารถดำเนินการแล้วเสร็จก่อนเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าในวันที่ 5 ธันวาคม 2542

ในส่วนกิจกรรมส่งเสริมการขาย บริษัทฯ ได้เตรียมการผลิตของสะสมภายใต้สัญลักษณ์ของบริษัทฯ โดยจะดำเนินการออกจำหน่ายในวาระต่างๆ เพื่อส่งเสริมกระแสการรับรู้ของประชาชน อาทิ การจำหน่ายบัตรที่ระลึก การจำหน่ายสินค้าภายใต้ลิขสิทธิ์ "หนูถ้วน" เป็นต้น

ในส่วนกิจกรรมอื่นๆ ที่สามารถเสริมงานการตลาดและการประชาสัมพันธ์ บริษัทฯ ได้เตรียมการจัดทำแผนที่เส้นทางเดินรถไฟฟ้าของระบบ ทั้งในรูปแบบที่เป็นแผนที่แนกกับ (Guide Map) ที่มสทจะออกและออกในรูปแบบและวิธีให้บริการรถไฟฟ้า และรูปแบบที่ทันสมัยประเภทสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Web site) ทั้งนี้มุ่งเน้นให้ประชาชนรวมถึงนักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความเข้าใจในเส้นทางและการให้บริการ นอกจากนี้ ได้เตรียมกิจกรรมการตลาดร่วมกับบริษัทฯ ห้างร้านตลอดแนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าของระบบเพื่อมุ่งใจกลุ่มคนทำงานในบริษัทฯ เหล่านี้ให้มาใช้บริการรวมถึงกลุ่มนักเรียนนักศึกษาให้มากยิ่งขึ้น เช่น การแจกแผ่นพับการซื้อตั๋วล่วงหน้าเป็นหมู่คณะ

Marketing

To enhance public awareness of, and familiarity with the electric train system, and to maximise revenues, the Company has made plans for continuous marketing and public relations activities. The Company will hire consultant to advice on the marketing and public relations plan.

To facilitate our train passengers, the Company expects to appoint Public telephone service providers to install both coin-operated and card-operated public phone service at all station. At the same time, the Company will consider every bank's application to install ATMs at the stations - each station can accommodate more than 5 ATMs. The machine installation can be done prior to the commencement of commercial service on 5 December 1999.

With regards to sales promotion, the Company plans to produce souvenirs carrying its logo for sales on special occasions to enhance public awareness, for example special-event ticket sales, sales of copyrighted "Nu Duan" souvenirs.

Other supplementary marketing and public relations activities include distribution of route maps, in the form of guide maps with advice on how to use the train service. The aim is to familiarise the public and foreign tourists with the train routes and services. Moreover, it plans to join with companies and shops along the routes to induce office workers and students to use train service.



การประชาสัมพันธ์

บริษัทฯ ได้เตรียมการที่จะจัดนิทรรศการเคลื่อนที่ไปตามโรงเรียน สถานันการศึกษา อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และบริเวณชุมชนชานเมือง เพื่อเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ รถไฟฟ้าที่ก่อนเปิด ให้บริการ พร้อมกับจัดเตรียมวิดีโอทัศน์ เอกสาร ไปรษณีย์ต่างๆ เพื่อเผยแพร่ด้วย บริษัทฯ ได้เตรียมการในพิธีเปิดบริการวันแรก เพื่อประกาศให้สาธารณชนได้ทราบและร่วมกันภาคภูมิใจในวันประวัติศาสตร์ของระบบขนส่งมวลชนในเมืองไทย ที่รถไฟฟ้าสายแรกจะเปิดให้บริการแก่ประชาชน

การต่อขยายระบบ

ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายที่จะส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และได้ทำแผนแม่บทในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริเวณชานเมืองได้กำหนดเส้นทางระบบขนส่งมวลชน และกรอบแผนการดำเนินงานขึ้น สำหรับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือรถไฟฟ้า มีทีเอด นั้น ตามแผนแม่บทได้กำหนดให้มีการต่อขยายเส้นทางออกไปใน 3 ทิศทาง ได้แก่ 1) ด้านเหนือ ต่อขยายเส้นทางไปตามถนนพหลโยธิน จากสถานีหมอชิต (N8) ไปถึงแยกรัชโยธิน เป็นระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร 2) ด้านใต้ต่อขยายเส้นทางสถานีตากสิน (S6) จากเจ็ดสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินฝั่งกรุงเทพฯ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ไปยังวงเวียนใหญ่ เป็นระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร และ 3) ด้านตะวันออก ต่อขยายจากสถานีอ่อนนุช (E9) ไปตามถนนสุขุมวิท จนถึงแยกบางนา แล้วแยกออกเป็นสองเส้นทางไปยังสถานีหนองจุก และสำโรง เป็นระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร ทั้งนี้การกำกับดูแลการดำเนินงานในส่วนต่อขยายของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ยังคงเป็นหน้าที่รับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร

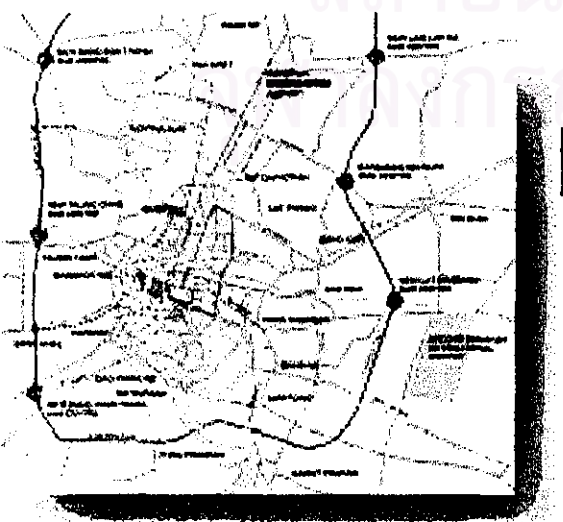
Public Relations

Mobile exhibitions will be displayed at schools, colleges, universities, office buildings, and department stores along the catchment areas and in the suburbs to enhance public awareness of electric trains prior to commercial opening. Promotion materials will include videos, brochures and handouts.

On the first day of commercial service, the Company will hold an opening ceremony to announce the launch to the public and to share with them its pride in this historic day of providing the first electric train service to Thai people.

Route Extension

The government has a policy to increase public transport services and has drawn up a master plan for the construction of mass transit systems in Bangkok and surrounding provinces. Mass transit routes and implementation plans have been set. According to the master plan, for Bangkok Metropolitan mass transit system or BTS, route extensions will be carried out in 3 directions namely 1) North route, 3 km.- extension along Paholyothin Road from Mor Chit station (N8) to Rachayothin intersection 2) South route, 3 km.- extension from Taksin station (S6), from Taksin Bridge, Bangkok side, across the river to Wong Wien Yai, and 3) East route, 27 km.- extension from On Nuch station (E9) along Sukumvit Road to Bang Na intersection and then branching into two lines to Nong Ngu Hao Airport and Samrong. The extensions will continue to be under the supervision of Bangkok Metropolitan Administration.



ในส่วนของบริษัทฯ ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นพบว่า ส่วนต่อขยายด้านใต้ไปยังฝั่งธนบุรี และส่วนต่อขยายด้านตะวันออกไปยังแยกบางนา จะสามารถเพิ่มทุนรายได้ให้บริษัทได้ดีกว่าส่วนอื่นๆ อย่างไรก็ตามจะต้องมีการศึกษาด้านเทคนิคในรายละเอียด พร้อมทั้งการศึกษาด้านการเงินต่อไป อนึ่งหากโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่นี้เปิดให้บริการแก่ประชาชนในปลายปี 2542 จะทำให้บริษัทฯ ทราบความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ได้ชัดเจนขึ้น จึงควรจะได้มีการศึกษาทบทวนในเรื่องนี้อีกครั้ง

การตรวจสอบภายใน

ตามที่บริษัทฯ มีนโยบายที่จะดำเนินการให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเป็นที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้จัดตั้งฝ่ายตรวจสอบภายในขึ้นในเดือนพฤษภาคม 2542 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดวางระบบการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและทำหน้าที่เป็นเลขานุการของคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ การดำเนินการในเรื่องนี้ถือเป็นการเตรียมการเพื่อการเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดีในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอีกด้วย

According to the Company's preliminary feasibility studies, the South extension and the East extension to Bang Na Intersection are more profitable. However, further technical and financial studies are needed. The commercial opening of the current project will enable the Company to find out more about user needs and evaluate future plans.

Internal Audit

As a policy of the company to have good corporate governance, the company has set up internal audit department in May 1999. The main objective is to set up an internal audit plan in accordance with international standard and to function as secretary to the Audit Committee of the company. This will also prepare the company to become a good listed company in the Stock Exchange of Thailand.



สำนักงานบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลทั่วไป

สำนักงาน

เลขที่ 2111 ถนนพระราม 4
แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
โทรศัพท์ 651 - 8311 โทรสาร 256 - 0112

ศูนย์บริหารและความคุ้มครองการเดินรถไฟฟ้ามหานคร
อาคาร บีทีเอส ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 617 - 7300 โทรสาร 617 - 7133

ทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2542 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 14,007.4 ล้านบาท และมีทุนชำระแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 10,080.4 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,008.04 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และมีจำนวนส่วนต่อมูลค่าหุ้นจำนวน 2,317.35 ล้านบาท

หุ้นกู้แปลงสภาพ

บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้แปลงสภาพประเภทด้อยสิทธิเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2539 โดยเสนอขาย ให้นักลงทุนเป็นจำนวนเงิน 2,739.9 ล้านบาท โดยที่หุ้นกู้แปลงสภาพนี้ผู้ถือหุ้นกู้สามารถใช้สิทธิแปลงสภาพจากหุ้นกู้ หนึ่งหน่วยเป็นหุ้นสามัญ 10 หุ้นได้ภายหลัง จากที่การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้วเสร็จ ในราคาแปลงสภาพ 15.80 บาท ต่อ 1 หุ้นสามัญ ซึ่งหุ้นกู้แปลงสภาพนี้ได้จดทะเบียนขอกำหนดเกี่ยวกับการด้อยสิทธิไว้กับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ด้วย

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่

สัดส่วนร้อยละของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ตามทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2542 มีดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	ร้อยละของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด
บริษัท ธนาคาร จำกัด (มหาชน)	61.56
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	12.71
บริษัท แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	3.78
CHASE MANHATTAN TRUSTEES LIMITED	3.56
บริษัท บี กริม อินเตอรัเนชั่นแนล เซอร์วิส จำกัด	2.51
International Finance Corporation	1.57
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	1.56
AIG Asian Infrastructure Fund L.P.	1.40
American International Insurance Co., Ltd.	1.01
Tropical Excellence Infrastructure PTE Ltd.	0.93
AIG Asia Direct Investment Fund Ltd.	0.58
บริษัท ทีโอเอ จำกัด	0.45
บริษัท ทีโอเอ เพ้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด	0.45
บริษัท หลักทรัพย์ไทยพาณิชย์ จำกัด	0.19

ผลประโยชน์ตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2541/2542

คณะกรรมการได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากบริษัทฯ ในฐานะกรรมการในรอบปี 2541/2542 เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 5.4 ล้านบาท

กรรมการและผู้บริหารที่ถือหุ้นในบริษัท

รายชื่อคณะกรรมการ

1. นายศิริ กาญจนพาสน์
2. นายสุธา ลิปต์วัฒน์

จำนวนหุ้นที่ถือ

25 หุ้น

25 หุ้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Other information

Head Office

2111 Rama IV Road, Lumpini
Pathumwan, Bangkok 10330
Tel. 651-8311 Fax. 256-0112

Operation and Control Center

BTS Building Phaholyothin Road, Lardyao, Chatujak
Bangkok 10900
Tel. 617-7300 Fax. 617-7133

Registered Capital and Paid-up Capital

As of 31st March 1999, Bangkok Mass Transit System Company Limited (BTSC) has the registered capital of Baht 14,007.4 million and paid-up registered capital of Baht 10,080.4 million comprising with common stock of 1,008.04 million shares with par value of 10 Baht each as well as the share premium of Baht 2,317.35 million.

Convertible Loan

Bangkok Mass Transit System Company Limited issued Convertible Debenture in November 1997 by offering Baht 2,739.9 million to investors. The convertible debenture holders are entitled to convert a unit of convertible debenture to 10 ordinary shares at the conversion price of 15.80 Baht per share after Project Completion Date. In addition, the convertible debenture already registered in sub-ordination provision with the Securities and Exchange Commission (SEC).

Principal Shareholders

Percentage of Principal Shareholder as of 31st March 1999

<i>Shareholders</i>	<i>Percentage of shares</i>
Tanayong Public Company Limited	61.56
Italian-Thai Development Public Company Limited	12.71
Land and House Public Company Limited	3.78
Chase Manhattan Trustees Limited	3.56
B Grimm International Service Limited	2.51
International Finance Corporation	1.57
The Siam Commercial Public Bank Limited	1.56
AIG Asian Infrastructure Fund L.P.	1.40
American International Insurance Co., Ltd.	1.01
Tropical Excellence Infrastructure PTE Ltd.	0.93
AIG Asia Direct Investment Fund Ltd.	0.58
TOA Company Limited	0.45
TOA Paints (Thailand) Company Limited	0.45
SCB Securities Company Limited	0.19

Board of Directors' Remuneration in fiscal year 1998/1999

The remuneration for the company's directors amounted to 5.4 million Baht for the fiscal year 1998/1999.

BTSC Shareholding of the Board of Directors*Board of Directors**Amount of Shares*

- | | |
|--------------------------|----|
| 1. Mr. Keeree Kanjanapas | 25 |
| 2. Mr. Sudha Liptawat | 25 |



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้วิจัย



นางสาวดาราวรรณ ศรีสุกใส เกิดวันที่ 6 กันยายน 2519 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2541 และเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโท สาขาวิชานิเทศศาสตร์พัฒนาการ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2541



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย