



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

กรมประชาสัมพันธ์
 รับที่ 36209
 วันที่ 7/4/60
 เวลา 15.16 น.

ส่วนราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๔๒๓๔

ที่ นร.๐๑๐๑/ว ๕๕๕ วันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑ เรียน หัวหน้าส่วนราชการระดับกรม รัฐวิสาหกิจในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และหน่วยงานของรัฐ ในกำกับสำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักนายกรัฐมนตรีขอส่งสำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร.๐๕๐๕/ว(ล) ๑๑๑๗๙ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐ เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังมีรายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่แนบมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายสมพาศ นิลพันธ์)

รองปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
 ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

๒ เรียน อปส. ผ่าน รปส.(๒)
 สนร.แจ้งเรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๓๑ มี.ค.๖๐ ให้ กปส.ทราบ
 จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และเห็นสมควรแจ้งเวียนให้หน่วยงานทราบทั่วกัน

- ๓ - ทราบ
- แจ้งเวียนให้ทราบทั่วกัน

(นายเสมอ นิมเงิน)
 สนก.
 ๗ เม.ย.๖๐

(นายภูมิสิทธิ์ ชันตยานุกุลกิจ)
 ป.อปส.
 ๗ เม.ย. ๒๕๖๐

๔ ที่ นร.๐๒๐๑.๐๑/ว ๒๘๖

เรียน ผอ.สำนัก,ผอ.กอง และหัวหน้าหน่วยงาน
 เพื่อโปรดทราบ

(นายเสมอ นิมเงิน)
 เลขานุการกรม
 ๑๐ เม.ย. ๒๕๖๐

หมายเลข ๑๒๐๓
วันที่ ๕ มี.ย. ๖๐
เวลา ๑๕.๑๖ น.

สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
เลขที่ ๑๒๐๓
วันที่ ๕ มี.ย. ๖๐
เวลา ๑๕.๑๖ น.



ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๖๖๖๓๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๖ มีนาคม ๒๕๖๐

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
เรียน ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๕.๒/๐๑๒๕๑๗
ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐

ด้วยในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานเพิ่มเติมว่า คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างได้หารือร่วมกันและได้รับฟังความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแล้ว ได้ข้อสรุปแนวทางการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างตามที่เสนอมาในครั้งนี้ ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะทำให้การดำเนินโครงการมีความโปร่งใสและเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนาดกลางสามารถเข้าร่วมการเสนอราคาได้มากกว่า ส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างได้ประชุมร่วมกับคณะกรรมการการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยแล้วมีความเห็นสอดคล้องกันว่า การดำเนินโครงการนี้ควรแยกงานระบบอาณัติสัญญาณออกจากงานระบบรางและงานโยธา โดยจะแบ่งการดำเนินโครงการออกเป็น ๑๓ สัญญา ประกอบด้วย

- ๑. งานระบบรางและงานโยธา ๑๐ สัญญา
- ๒. งานระบบอาณัติสัญญาณ ๓ สัญญา

ทั้งนี้ การดำเนินการตามแนวทางที่คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างเสนอจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติไว้แล้ว ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า

- ๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างรายงาน และรับทราบตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมรายงานเพิ่มเติม
- ๒. ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเร่งรัดดำเนินการประกวดราคาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างรวม ๕ โครงการ ให้ได้ผู้รับจ้างภายใน ๓ เดือน
- ๓. สำหรับงานระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งเป็นงานที่ต้องใช้เทคโนโลยีและต้องดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีระบบขนส่งทางราง นั้น ให้คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างพิจารณาประกวดราคาโดยวิธีการประกวดราคานานาชาติ (International bidding) เพื่อให้มีผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติสามารถเข้าแข่งขันได้มากกว่า อันนำไปสู่การใช้เทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้บริการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐฎา อนันตศิลป์)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำเนาถูกต้อง ร

(น.ส.สุธาสี ช่างงาม)
จึงส่งเอกสารนี้ไปปฏิบัติงาน

กค
๑ มี.ย. ๖๐
กมล
๑ มี.ย. ๖๐
๑ มี.ย. ๖๐
๑ มี.ย. ๖๐

ด่วนที่สุด



ที่ กค ๐๔๐๕.๒/๐๑๒๕๑๗

คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง
กรมบัญชีกลาง
ถนนพระราม ๒ กทม. ๑๐๔๐๐

๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ เส้นทาง
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๑/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐
๒. คำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ ๙/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ และคำสั่งนายกรัฐมนตรี
ที่ ๑๐/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ค.๑/๕๓/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๐ เรื่อง
แนวทางดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่จำนวน ๕ เส้นทาง ที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา

ตามคำสั่งที่อ้างถึง ๑ และอ้างถึง ๒ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของ
คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างให้มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับ
เร่งรัด ติดตามและตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานภาครัฐ ตั้งแต่ขั้นตอนการจัดทำแผนการจัดซื้อ
จัดจ้างจนสิ้นสุดสัญญา รวมทั้งสั่งการให้หน่วยงานของรัฐที่มีการจัดซื้อจัดจ้างกระทำการ หรือไม่กระทำการใด ๆ
หรือดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโดยวิธีการใด เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างมีความโปร่งใสและเป็นธรรมตามหลักธรรมาภิบาล
โดยในเบื้องต้นได้กำหนดให้โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ จำนวน ๗ โครงการ ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง นั้น

คณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (คกจ.) ได้พิจารณาดำเนินการแล้ว ขอเรียนดังนี้

๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ โครงการ แบ่งเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
ก่อสร้าง จำนวน ๒ โครงการ และอยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๕ โครงการ แบ่งเป็น

๑.๑ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๒ โครงการ ได้แก่

(๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วง
ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย

(๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

๑.๒ โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา ๕ โครงการ ได้แก่

(๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกระเบา - ชุมทางถนนจิระ

(๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ

(๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน

(๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

(๕) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

๒. คกจ. ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องดังกล่าว จำนวน ๒ ครั้ง โดยพิจารณาในประเด็นว่า
การกำหนด TOR และการรวมลักษณะประเภทงาน (งานโยธา งานระบบราง และงานระบบอาณัติสัญญาณ)

ไว้...

ไว้ในสัญญาเดียว มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร โดยได้รวบรวมข้อเท็จจริงจากการประชุมหารือร่วมกับ รฟท. จากการรับฟังความคิดเห็นจากนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญระบบราง ผู้เชี่ยวชาญด้านการก่อสร้าง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งได้ประชุมร่วมกับคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยละเอียดรอบคอบแล้ว เห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินการควรมุ่งเน้นระบบอาณัติสัญญาณ ออกจากงานระบบรางและงานโยธา โดยแบ่งงานระบบรางและงานโยธาออกเป็นมูลค่าประมาณ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ตามลักษณะทางกายภาพ

๓. คกจ. จึงเห็นควรดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๗ โครงการ ดังนี้

๓.๑ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ตามข้อ ๑.๑ จำนวน ๒ โครงการ ให้ดำเนินการต่อไป โดยให้มีการกำกับติดตามในขั้นตอนการบริหารสัญญาให้มีความโปร่งใส

๓.๒ โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา ตามข้อ ๑.๒ จำนวน ๕ โครงการ เห็นสมควรให้ดำเนินการ ดังนี้

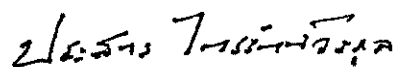
๓.๒.๑ ให้ รฟท. ทบทวน TOR ทั้ง ๕ เส้นทาง โดยปรับลดเงื่อนไขการกำหนดผลงานจากเดิมกำหนดร้อยละ ๑๕ คงเหลือร้อยละ ๑๐ ของค่าก่อสร้าง (จะทำให้มีผู้ประกอบการเข้าแข่งขันได้มากมายขึ้น) และไม่ให้อำนาจการส่งมอบเครื่องจักรอุปกรณ์ของผู้รับจ้างที่ใช้ในการก่อสร้างให้กับ รฟท. เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ (ลดงบประมาณในการจัดจ้างฯ)

๓.๒.๒ ให้ รฟท. ทบทวน แยกงานระบบอาณัติสัญญาณ ออกจากงานระบบรางและงานโยธา ๓ สัญญา คือ สายเหนือ ๑ สัญญา สายตะวันออกเฉียงเหนือ ๑ สัญญา และสายใต้ ๑ สัญญา โดยแบ่งงานระบบรางและงานโยธาออกเป็นมูลค่าประมาณ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ตามลักษณะทางกายภาพตามข้อสรุปร่วมกันระหว่าง คกจ. และคณะกรรมการการรถไฟฯ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามหนังสือของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายขนาดกลางสามารถเข้าร่วมการเสนอราคาได้มากมาย ซึ่งจะเป็นการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทย และได้ผู้รับจ้างที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาดำเนินการ

โดยในการดำเนินการตามแนวทางนี้ จะทำให้มีผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเข้าแข่งขันได้มากมาย (งานระบบรางและงานโยธา ๑๕ ราย และระบบอาณัติสัญญาณ ๑๐ ราย) อันจะทำให้เกิดการแข่งขันอย่างแท้จริง ซึ่งในการดำเนินการ รฟท. จะจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (Project Management Consultant : PMC) ที่มีประสบการณ์ เพื่อบริหารสัญญา ให้การดำเนินการแต่ละสัญญามีความสอดคล้องเชื่อมโยง ต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ ภายใต้กรอบเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ ยังอยู่ภายในกรอบงบประมาณเดิม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายประสาร ไตรรัตน์วรกุล)

ประธานคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง

ฝ่ายเลขานุการ

กรมบัญชีกลาง

โทรศัพท์ ๐ ๒๑๒๗ ๗๐๐๐ ต่อ ๔๖๐๗

โทรสาร ๐ ๒๑๒๗ ๗๑๘๕-๖





(นางสาวกัญญา แซ่เอ็ง)

ผู้อำนวยการศูนย์นโยบายและแผนการพัฒนาระบบราง

การรถไฟฟ้า พิจารณาแล้วเพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมต่อภาครัฐทั้งในระยะสั้นและระยะยาว การรถไฟฟ้า เห็นสมควรจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) เพื่อดำเนินการบริหารสัญญาทั้งหมดมีความสอดคล้อง ความเชื่อมโยง และความต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะนำไปสู่ความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายวรวิทย์ จำปรัตน์)

ประธานกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



ที่ ค.๑/๕๓/๒๕๖๐

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กทม. ๑๐๓๓๐

๒๓ มีนาคม ๒๕๖๐

เรื่อง แนวทางดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่จำนวน ๕ เส้นทาง ที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา
เรียน นายประสาร ไตรรัตน์วรกุล
ประธานคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง

อ้างถึง ๑. หนังสือการรถไฟฟ้า เลขที่ ค.๑/๔๐/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๐
๒. หนังสือคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง ที่ กค.๐๔๐๕.๒/๐๑๑๕๕๒ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๐

ตามที่การรถไฟฟ้า ได้พิจารณาจัดทำแนวทางดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่จำนวน ๕ เส้นทาง ซึ่งอยู่ระหว่างการประกวดราคา การรถไฟฟ้า ได้วิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอแนวทางดำเนินการที่เป็นไปได้จำนวน ๔ แนวทาง และเห็นว่าดำเนินการตามแนวทางที่ ๒ มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นแนวทางที่สามารถดำเนินการได้โดยเร็ว เหมาะสม อีกทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าแข่งขันมากขึ้น เป็นประโยชน์โดยรวมต่อภาครัฐ ตามรายละเอียดตั้งอ้างอิงถึง ๑ ต่อมาได้ประชุมร่วมกับคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อพิจารณาการดำเนินการโดยคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมต่อภาครัฐทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ทั้งนี้ การรถไฟฟ้า และคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างพิจารณาร่วมกันโดยละเอียดรอบคอบแล้ว เห็นว่าการดำเนินการควรแยกงานระบบอาณัติสัญญาณ ออกจากงานระบบรางและงานโยธา โดยแบ่งงานระบบรางและงานโยธาออกเป็นมูลค่าประมาณ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ตามลักษณะทางกายภาพตามรายละเอียดตั้งอ้างอิงถึง ๒

คณะกรรมการรถไฟฟ้า จัดประชุมเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณารายละเอียดการดำเนินการตามข้อสรุปจากที่ประชุมข้างต้น โดยพิจารณาการแยกงานระบบอาณัติสัญญาณ ออกจากงานระบบรางและงานโยธา ๓ สัญญา คือ สายเหนือ ๑ สัญญา สายตะวันออกเฉียงเหนือ ๑ สัญญา และสายใต้ ๑ สัญญา ตลอดจนแบ่งงานระบบรางและงานโยธาออกเป็นมูลค่าประมาณ ๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท พร้อมพิจารณาปรับแก้ข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) ให้มีความเหมาะสม โดยปรับงานเครื่องจักรเฉพาะออกจากการก่อสร้างโครงการ และปรับลดการกำหนดผลงานขั้นต่ำจากเดิม ๑๕% เหลือ ๑๐% ของค่าก่อสร้าง โดยการรถไฟฟ้า ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์ประเด็นสำคัญในด้านระยะเวลา ด้านงบประมาณ และด้านเทคนิคและบริหารสัญญาณ รวมถึงการประเมินจำนวนผู้ที่คาดว่าจะผ่านคุณสมบัติ สรุปได้ดังนี้

๑. ด้านระยะเวลา

- ๑.๑ การขยายระยะเวลาในการพิจารณาเลือกตัวผู้รับจ้างประมาณ ๔ - ๕ เดือน เพื่อให้เกิดความรอบคอบ โดยจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติอีกครั้ง
- ๑.๒ การแยกงานการก่อสร้างเป็นสัญญาต่าง ๆ ตามลักษณะทางกายภาพ ส่งผลให้ต้องปรับแผนงานก่อสร้าง โดยจะใช้ระยะเวลาก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ ๙ เดือน

๒. ด้านงบประมาณ

- ๒.๑ การพิจารณาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (Project Management Consultant : PMC) ที่มีประสบการณ์ เพื่อบริหารสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานด้วยความรอบคอบ โดยใช้ประมาณรวมทั้งสิ้นประมาณ ๒๕๐ ล้านบาท ซึ่งอยู่ภายในกรอบงบประมาณที่ได้รับจัดสรร

๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อครุภัณฑ์เครื่องจักรที่จะมอบให้การรถไฟฟ้า ภายหลังจากก่อสร้างลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในส่วนค่าดำเนินการเพิ่มขึ้น เนื่องจากแต่ละสัญญารับผิดชอบการดำเนินการเองทั้งหมด ซึ่งประเมินในเบื้องต้นจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท (รวมทุกสายทาง) ทั้งนี้ยังอยู่ภายในกรอบงบประมาณที่ได้รับจัดสรร

๓. ด้านเทคนิคและบริหารสัญญา

๓.๑ งานโยธาและระบบราง ประเมินว่าจะมีจำนวนผู้ผ่านคุณสมบัติมากรายขึ้น ทำให้เกิดการแข่งขันในกระบวนการจัดหา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ

๓.๒ งานระบบอาณัติสัญญาณ ประเมินว่าการคัดเลือกอาจพิจารณาได้ผู้ผลิตเพียงรายเดียวหรือสูงสุดไม่เกิน ๓ ราย (เนื่องจากแยกเป็น ๓ สัญญา) ทั้งนี้ กรณีได้รับคัดเลือกน้อยราย จะลดความยุ่งยากในการปฏิบัติงาน การบำรุงรักษาของการรถไฟฟ้า และการจัดการอะไหล่สำรอง (Spare Part)

๓.๓ การแยกงานการก่อสร้างเป็นสัญญาต่าง ๆ ต้องมีการวางแผนอย่างละเอียดและรอบคอบ โดยผู้มีประสบการณ์ เพื่อให้การทำงานของแต่ละสัญญา มีความสอดคล้อง ความเชื่อมโยง และความต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ ตลอดจนลดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่จำเป็น

๓.๔ การควบคุมการก่อสร้างที่ต้องมีความเข้าใจงานเทคนิคก่อสร้างในแต่ละขั้นตอนในทุกสัญญา เพื่อให้การใช้ทรัพยากรแต่ละสัญญาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดความซ้ำซ้อน และป้องกันมิให้เกิดข้อผิดพลาดเคลื่อนในการดำเนินงานและความไม่สอดคล้องจากการดำเนินงาน

๔. การประเมินจำนวนผู้ผ่านคุณสมบัติ

โครงการ	มูลค่างานโยธาและราง (ล้านบาท)	งานโยธาและงานระบบราง			
		จำนวนสัญญา	มูลค่าสัญญาโดยประมาณ (ลบ.)	ผู้มีคุณสมบัติ	
				ผู้นำ	สมาชิก
๑. ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	๑๓,๖๓๓.๑๔	๒	๖,๘๑๖.๕๗	๑๕	๕๘
๒. มาบกะเบา - ถนนจิระ	๑๖,๕๖๐.๓๓	๒	๘,๒๘๐.๑๗	๑๕	๕๘
๒.๑ งานอุโมงค์รถไฟ	๙,๕๗๘.๐๐	๑	๙,๕๗๘.๐๐	๓	๗๐
๓. นครปฐม - หัวหิน	๑๖,๓๒๗.๘๙	๒	๘,๑๖๓.๙๕	๑๕	๕๘
๔. ลพบุรี - ปากน้ำโพ	๒๑,๐๕๒.๕๑	๒	๑๐,๕๒๖.๒๖	๑๒	๖๑
๕. หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	๘,๔๐๙.๖๘	๑	๘,๔๐๙.๖๘	๑๕	๕๘
		๑๐			

โครงการ	มูลค่างานอาณัติสัญญาณ (ล้านบาท)	งานระบบอาณัติสัญญาณ			
		จำนวนสัญญา	มูลค่าสัญญาโดยประมาณ (ลบ.)	ผู้มีคุณสมบัติ	
				ผู้นำ	สมาชิก
๑. สายเหนือ (ลพบุรี - ปากน้ำโพ)	๒,๘๖๙.๒๐	๑	๒,๘๖๙.๒๐	๑๐	-
๒. สายตะวันออกเฉียงเหนือ (มาบกะเบา - ถนนจิระ)	๒,๓๖๖.๗๐	๑	๒,๓๖๖.๗๐	๑๐	-
๓. สายใต้ (นครปฐม - ชุมพร)	๖,๙๘๖.๙๐	๑	๖,๙๘๖.๙๐	๑๐	-

หมายเหตุ : ๑) จำนวนผู้นำและสมาชิกของงานโยธาและงานระบบรางเป็นข้อมูลเฉพาะนิติบุคคลไทย
 ๒) มูลค่าสัญญาที่แบ่งนั้นเป็นมูลค่าโดยประมาณ