



กวค. .... 278 .....

วันที่ .. 2 ต.ค. 67 .....

เวลา .. 17.35 .....



ที่ คค (ปคร) ๐๙๐๕.๕/๒๘๔

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒ ตุลาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาบันทึกผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑

ด้วยกระทรวงคมนาคม ขอเสนอเรื่อง ความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่อง และการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

#### ๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้การดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น เมื่อพิจารณาประกอบกับพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่อง และการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ตามมาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะรัฐมนตรี จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑ เพื่อคณะรัฐมนตรีรับทราบ โดยกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการภายใต้บันทึกความเข้าใจจะได้ดำเนินการตามผลการดำเนินงานดังกล่าวต่อไป

#### ๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

-ไม่มี-

/๓. สาระสำคัญ...

๓. สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ซึ่งมีสาระสำคัญในการพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานร่วมกันในรูปแบบรัฐต่อรัฐในเส้นทางกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

๓.๑ ความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

๓.๑.๑ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา

โครงการมีสถานีทั้งหมด ๖ สถานี ประกอบด้วย สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา แบ่งสัญญางานโยธาเป็น ๑๔ สัญญา ระยะทางประมาณ ๒๕๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางยกระดับ ๑๘๘.๖๘ กิโลเมตร ทางระดับพื้น ๕๔.๐๙ กิโลเมตร อุโมงค์รวม ๘ กิโลเมตร มีศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถตั้งอยู่ที่บริเวณเชียงรากน้อย ระบบรถไฟใช้ประเภทรถโดยสาร EMU (Electric Multiple Unit) กำลังขับเคลื่อนสูงสุด ๕,๒๐๐ กิโลวัตต์ มีความจุของขบวนรถ ๖๐๐ ที่นั่งต่อขบวน ที่ความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพถึงนครราชสีมา ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที การก่อสร้างจะใช้งบประมาณลงทุน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท

๑) สัญญาการก่อสร้างงานโยธา แบ่งเป็น ๑๔ สัญญา มีความก้าวหน้าโดยรวมร้อยละ ๓๕.๗๔ (เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๗) มีความก้าวหน้าแต่ละสัญญา ดังนี้

สถานะ	จำนวน (สัญญา)	สัญญาที่	ความก้าวหน้า (ร้อยละ)
ก่อสร้างแล้วเสร็จ	๒ สัญญา	สัญญา ๑ - ๑ กลางดง - ปางอโคก สัญญา ๒ - ๑ สีคิ้ว - กุดจิก	๑๐๐ ๑๐๐
อยู่ระหว่างก่อสร้าง	๑๐ สัญญา	สัญญา ๓ - ๑ แก่งคอย - กลางดง และปางอโคก - บ้านไผ่ สัญญา ๓ - ๒ อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง สัญญา ๓ - ๓ บ้านไผ่ - ลำตะคอง สัญญา ๓ - ๔ ลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด สัญญา ๓ - ๕ โคกกรวด - นครราชสีมา สัญญา ๔ - ๒ ดอนเมือง - นวนคร สัญญา ๔ - ๓ นวนคร - บ้านโพ สัญญา ๔ - ๔ ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย สัญญา ๔ - ๖ พระแก้ว - สระบุรี สัญญา ๔ - ๗ สระบุรี - แก่งคอย	๐๐.๖๓ ๗๗.๐๙ ๕๓.๗๖ ๗๙.๐๓ ๑๐.๓๕ ๐๐.๗๙ ๓๙.๗๓ ๑๘.๕๕ ๐๖.๔๓ ๕๗.๗๐
อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง	๒ สัญญา	สัญญา ๔ - ๑ บางซื่อ - ดอนเมือง สัญญา ๔ - ๕ บ้านโพ - พระแก้ว	- -

๒) งานจ้างออกแบบรายละเอียด (สัญญา ๒.๑)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามสัญญา ๒.๑ กับรัฐวิสาหกิจจีน (China Railway Design Corporation: CRDC และ China Railway International: CRIC) เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ วงเงิน ๑,๗๐๖.๗ ล้านบาท โดยผู้รับจ้างฝ่ายจีนได้ออกแบบแล้วเสร็จ

๓) งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (สัญญา ๒.๒)

การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามสัญญา ๒.๒ กับรัฐวิสาหกิจจีน (CRDC และ CRIC) เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ วงเงิน ๓,๕๐๐ ล้านบาท ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้างฝ่ายจีนได้ร่วมกันจัดทำร่างบันทึกแนบท้ายสัญญา ๒.๒ เพื่อรองรับการจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาในการควบคุมการก่อสร้างที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและสัญญาที่อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยได้มีการลงนามบันทึกแนบท้ายสัญญา (Supplemental Agreement No.1) ของสัญญา ๒.๒ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ ณ สถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทย และสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงปักกิ่ง ปัจจุบันผู้รับจ้างอยู่ระหว่างดำเนินงานควบคุมการก่อสร้าง

การเบิกจ่ายงานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างมูลค่าสัญญา ๓,๕๐๐ ล้านบาท วันที่เริ่มสัญญา ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๐ แบ่งการเบิกจ่าย เป็น ๒ ส่วนได้แก่ (๑) ค่าจ้างงานบริการที่ปรึกษา CSC ส่วนคงที่ (จำนวน ๔๖ งวด) (๒) ค่าจ้างงานบริการที่ปรึกษา CSC ส่วนความก้าวหน้า (ตามสัญญาจ้างของผู้รับจ้างแต่ละสัญญา) ปัจจุบันได้มีการเบิกจ่ายไปแล้วทั้งหมด ๑,๙๐๑,๓๘๗,๘๕๕.๕๗ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

๔) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามสัญญา ๒.๓ กับรัฐวิสาหกิจจีน (CRDC และ CRIC) เมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓ วงเงิน ๕๐,๖๓๓.๕ ล้านบาท ระยะเวลาการดำเนินงาน ๖๔ เดือน ซึ่งแบ่งงานออกเป็น ๓ ช่วง ได้แก่

๔.๑) งานออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง และออกแบบระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนออกแบบขบวนรถไฟ

๔.๒) งานฝึกอบรมบุคลากรเพื่อการเดินรถและการซ่อมบำรุง และการถ่ายทอดเทคโนโลยี

๔.๓) งานก่อสร้างติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูงที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันผู้รับจ้างได้จัดทำแบบร่างแบบรายละเอียดงานระบบ (Draft Detailed Design) แล้วเสร็จ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตรวจรับงานแล้วเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๗

๕) การจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง  
ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเพื่อรองรับการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง โดยมีการเตรียมการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่จะมาเดินรถในอนาคต ซึ่งสำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ผูกพันงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ให้กระทรวงคมนาคมจัดจ้าง

/ที่ปรึกษา...

ที่ปรึกษาศึกษาในการจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ โดยให้จัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อกำกับ การดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสม เพื่อดำเนิน โครงการให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ในอนาคต ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบองค์กรกำกับการดำเนินโครงการ รถไฟความเร็วสูง

๖) การจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เพื่อรองรับ การถ่ายทอดเทคโนโลยีในโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยเป็นรูปแบบขององค์การมหาชนอยู่ภายใต้การกำกับดูแล การดำเนินกิจการของกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ วิจัยและประเมินความต้องการ ด้านเทคโนโลยีระบบรางในการวางแผนวิจัยด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เสนอแนะนโยบาย และแผนงานในการกำหนดทิศทางการวิจัย พัฒนาบุคลากร พัฒนาระบบทดสอบและทดลอง รวมทั้งการถ่ายทอด เทคโนโลยีด้านระบบราง โดยเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) และเมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ได้มีการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาเผยแพร่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีเป้าหมายเร่งด่วน คือ การวิจัยชิ้นส่วนในระบบรางเพื่อให้สามารถผลิตรถไฟ ในประเทศ (Local Content) ได้ตามนโยบาย Thai First รวมทั้งการวิจัยเพื่อสร้างรถไฟที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามาใช้ใน ประเทศไทย พร้อมกับการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน และโครงการรถไฟ ความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

### ๓.๑.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย เป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา รวมระยะทางประมาณ ๓๕๖.๐๑ กิโลเมตร ขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร มีสถานีทั้งหมด ๕ สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย มีศูนย์ซ่อมบำรุงเบาและที่จอดรถไฟที่นาทา และศูนย์ซ่อมบำรุงหนักที่เชียงรากน้อย มีศูนย์ซ่อมบำรุงทาง ๔ แห่ง ได้แก่ บ้านมะค่า หนองเม็ก โนนสะอาด และนาทา รวมถึงย่านกองเก็บตู้สินค้า และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า ๑ แห่งที่นาทา ปัจจุบันออกแบบรายละเอียด แล้วเสร็จ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ได้มีมติ ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ โดยอยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา ทั้งนี้ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติในคราวการประชุมเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗ และวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ เห็นชอบอนุมัติการดำเนินโครงการก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป คาดว่าเปิดให้บริการปี ๒๕๗๓

### ๓.๑.๓ การเชื่อมต่อทางรถไฟช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์

คณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ได้ประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๗ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ประธานกรรมการ พร้อมด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม โดยได้มีมติรับทราบความก้าวหน้าการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### ๑) แผนการก่อสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๑.๑) โครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง มีความก้าวหน้าโดยรวมร้อยละ ๓๕.๗๔ (ข้อมูล ณ วันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๗) คาดว่าเปิดให้บริการปี ๒๕๗๑

๑.๒) โครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ปัจจุบันคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบคู่ขนานไปพร้อมกับการขออนุมัติโครงการ โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติในคราวการประชุม เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗ และวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ เห็นชอบอนุมัติการดำเนินโครงการก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป คาดว่าเปิดให้บริการปี ๒๕๗๓

๑.๓) โครงการรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทางประมาณ ๑๖๗ กิโลเมตร สถานีทั้งหมด ๑๕ สถานี โดยในคราวการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติอนุมัติโครงการโดยมีวงเงิน ๒๙,๗๔๘ ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา คาดว่าเปิดให้บริการปี ๒๕๗๐

#### ๒) การบริหารจัดการใช้ทางรถไฟและการใช้สะพาน

๒.๑) การบริหารจัดการสะพานเดิม ระหว่างรอการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ คณะกรรมาธิการกำหนดนโยบายบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) ได้มีมติเพิ่มขบวนรถขาไป ๗ ขบวนและขากลับ ๗ ขบวน รวม ๑๔ ขบวน รองรับขบวนละ ๒๕ แคร่

๒.๒) การปรับปรุงสะพานมิตรภาพ (หนองคาย - เวียงจันทน์) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าด้วยน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา

กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความสามารถในการรับน้ำหนัก (Load Test) พบว่าสามารถรองรับขบวนรถไฟที่มีน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานที่ ๑๕ ตัน/เพลลา ทั้งนี้หากต้องการรองรับน้ำหนักบรรทุกทุกใช้งานที่ ๒๐ ตัน/เพลลา จำเป็นต้องดำเนินการซ่อมแซมรอยร้าวทั้งหมด และเสริมกำลังของสะพาน ปัจจุบันสำนักงบประมาณได้อนุมัติงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น จำนวน ๔๗.๙๐ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเสริมกำลังสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑ โดยเป็นค่าดำเนินการฝ่ายไทยจำนวน ๒๓.๙๕ ล้านบาท และเป็นการให้ความช่วยเหลือฝ่ายลาวจำนวน ๒๓.๙๕ ล้านบาท

๓) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่

สะพานแห่งใหม่ตั้งอยู่ใกล้กับสะพานเดิมที่มีอยู่ห่างประมาณ ๓๐ เมตร โดยมีทั้งทางรถไฟขนาดมาตรฐาน และทางขนาด ๑ เมตร ปัจจุบันได้ข้อตกลงว่าฝ่ายไทยและฝ่ายลาว จะร่วมลงทุนค่าใช้จ่ายร่วมกันในอาณาเขตของแต่ละฝ่าย โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายกรมทางหลวง ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า จะแบ่งการดำเนินโครงการออกเป็น ๒ ระยะ ได้แก่

๓.๑) ระยะที่ ๑ : ก่อสร้างสะพานรถไฟใหม่ทางด้านท้ายน้ำของสะพาน ปัจจุบันเป็นสะพานรถไฟรองรับจำนวน ๔ ทาง รองรับทั้งรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร และรถไฟขนาดทางมาตรฐาน

๓.๒) ระยะที่ ๒ ก่อสร้างสะพานรถยนต์ใหม่ทางด้านต้นน้ำของสะพาน ปัจจุบัน อีก ๒ ช่องจราจร รวมกับ ๒ ช่องจราจรของสะพานเดิมเป็นทั้งหมด ๔ ช่องจราจร

กรมทางหลวงได้ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติอนุมัติการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม วงเงิน ๑๑๙,๙๕๖,๒๒๑ บาท เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทที่ปรึกษา เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔) การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า

๔.๑) ระยะเร่งด่วน: การพัฒนาย่านสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิม พัฒนาบริเวณสถานีที่มีพื้นที่ประมาณ ๘๐ ไร่ ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาแบ่งพื้นที่คงเหลือจากการใช้เป็นพื้นที่ตรวจสอบปล่อยเพื่อออกประกาศเชิญชวน โดยจะกำหนดราคาค่าเช่าตามระเบียบต่อไป

๔.๒) ระยะยาว : การพัฒนาพื้นที่นาทาเพื่อเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการศึกษาในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เพื่อเป็นสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่รับรองการเปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรถไฟระหว่างทางรถไฟขนาด ๑ เมตร และขนาดทางมาตรฐาน รวมถึงเป็นพื้นที่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างทางถนนและทางราง และพื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้า โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น อาคารคลังสินค้า การให้บริการคลังสินค้า รวมทั้งการให้บริการพิธีการศุลกากรเพื่อตรวจสอบปล่อยสินค้า X-ray ตู้สินค้า การตรวจจริงสี เป็นต้น โดยคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติในคราวการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗ เห็นชอบอนุมัติการดำเนินโครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณานำส่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๕) การเชื่อมต่อการเดินทางข้ามแดนผ่านทางรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำแนวทางการดำเนินงาน เพื่อจัดขบวนรถรองรับการเดินทาง ช่วงหนองคาย - ท่านาแล้ง และการเดินทางเชื่อมต่อไป สปป.ลาว ที่สถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) โดยจะขยายปลายทางฝั่งลาว จากสถานีท่านาแล้ง เป็นสถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) มีแผนการให้บริการวันละ ๔ ขบวน (ไป - กลับ) (ใช้ขบวนรถเดิมที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน) รายละเอียดเวลาเดินขบวนรถผู้โดยสาร ดังนี้

/๕.๑) เส้นทาง...

๕.๑) เส้นทางระหว่างหนองคาย - ท่านาแล้ง

ขบวนรถโดยสารเปิดให้บริการตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๕๒ ให้บริการระหว่าง สถานีหนองคาย - ท่านาแล้ง วันละ ๔ ขบวน (ไป-กลับ) ปัจจุบัน (ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒) ได้มีการปรับเปลี่ยนประเภทขบวนรถเป็นขบวนรถรวมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไทย - ลาว รายละเอียดดังตารางขบวนรถรวมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าไทย - ลาว

ตารางเดินขบวนรถรวม		
ขบวน	หนองคาย	ท่านาแล้ง
๔๘๑	๗.๓๐ น.	๗.๔๕ น.
๔๘๓	๑๔.๔๕ น.	๑๕.๐๐ น.
ขบวน	ท่านาแล้ง	หนองคาย
๔๘๒	๑๐.๐๐ น.	๑๐.๑๕ น.
๔๘๔	๑๗.๓๐ น.	๑๗.๔๕ น.

๕.๒) เส้นทางระหว่างท่านาแล้ง - เวียงจันทน์ (บ้านคำสะหวาด)

นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น เป็นประธานร่วมกับนายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในพิธีเปิดสถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๖ โดยมีแผนการเดินทางรถไฟจากสถานีท่านาแล้งไปที่สถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด) ให้บริการวันละ ๔ ขบวน (ไป-กลับ) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการทดสอบเดินรถเพื่อประเมินเส้นทาง และฝึกขับเสมือนจริงแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ ๑๓ - ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวบรวมผลการทดสอบแล้วประเมินทาง หากพบว่าสามารถดำเนินการได้จะขออนุมัติเปิดเส้นทางเดินรถ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๗

๕.๓) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ)

และนายไชยสงคราม มะโนทัม รองรัฐมนตรีกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นประธานร่วมเปิดขบวนรถไฟระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๗ เพื่อรองรับผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมากับขบวนรถเร็วที่ ๑๓๓ เทียวปฐมฤกษ์เส้นทางกรุงเทพอภิวัฒน์ - เวียงจันทน์ (คำสะหวาด) โดยการเปิดเดินรถไฟในเส้นทางดังกล่าวเป็นไปตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว (Lao National Railway State Enterprise) โดยใช้พนักงานขับรถของรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งชาติลาว ที่ได้รับการฝึกหลักสูตรการอบรมการขับรถไฟจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้ควบคุมขบวนรถจากสถานีท่านาแล้ง (สถานีระหว่างประเทศ) ไปยังสถานีเวียงจันทน์ (คำสะหวาด)

๓.๒ ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน

ครั้งที่ ๓๑

๓.๒.๑ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๗ ณ ห้องประชุมคมนาคม อาคารคมนาคม ๒ กระทรวงคมนาคม โดยมีระเบียบวาระการประชุมเพื่อพิจารณาการเตรียมการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑ เพื่อกำหนดท่าทีของฝ่ายไทย ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบองค์ประกอบคณะผู้แทนไทย และท่าทีไทยสำหรับการประชุม

๓.๒.๒ การประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑ จัดขึ้น ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๗ โดยมีนายอู๋ ฮ่าว เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน และนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานร่วมการประชุม ทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ด้วยบรรยากาศที่เป็นมิตรและได้เห็นชอบร่วมกัน ตามบันทึกผลการประชุม ดังนี้

๑) ฝ่ายไทยแจ้งความก้าวหน้าของงานโยธาโครงการฯ ระยะที่ ๑ โดยฝ่ายจีนรับทราบการดำเนินการของฝ่ายไทย ตั้งแต่การประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ ๓๐ การรื้อย้าย และเวนคืนที่ดินมีความคืบหน้าเป็นอย่างมากหลังจากรัฐบาลไทยได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดิน โดยมีการลงนามกับผู้รับจ้างและได้เริ่มการก่อสร้างสัญญาที่ ๓ - ๑ ในส่วนสัญญาที่ ๑ - ๑ และสัญญาที่ ๒ - ๑ ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ปัจจุบันงานโยธายูในขั้นตอนการก่อสร้างทั้งหมดแล้ว ยกเว้น ในสัญญาที่ ๔ - ๑ และสัญญาที่ ๔ - ๕ ซึ่งทั้งสองสัญญายู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายไทย ในด้านความล่าช้า ของการก่อสร้างงานโยธา ฝ่ายไทยเห็นชอบต่อข้อเสนอของฝ่ายจีน ดังนี้ ประการแรก คือ การจัดตั้งคณะผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมและเชิญคณะทำงานด้านเทคนิคของฝ่ายจีนสำรวจพื้นที่ และระบุปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยการพิจารณาจากความคืบหน้าของงานโยธาของแต่ละสัญญา และคาดการณ์ระยะเวลา ดำเนินการที่แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นความช่วยเหลือด้านวิชาการจากฝ่ายจีน ประการที่สอง คือ การส่งเสริมขีดความสามารถในการประสานงานของคณะกรรมการด้านการพัฒนาสำหรับโครงการความร่วมมือด้านรถไฟ ไทย - จีน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อความคืบหน้าของงานโยธา อาทิ การวัดจ่ายปริมาณงาน ขั้นตอน การเบิกจ่าย และการรื้อย้ายและเวนคืนที่ดิน

๒) ทั้งสองฝ่ายหารือความคืบหน้าของโครงการฯ ระยะที่ ๑ ในส่วน สัญญางานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (สัญญา ๒.๒) สัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูง จัดหาขบวนรถไฟ และฝักอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ซึ่งดำเนินการโดยฝ่ายจีน ฝ่ายจีนชื่นชมที่ฝ่ายไทยได้จ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญา ๒.๓ ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ ๓๐ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามสัญญา ๒.๓ ได้เต็มรูปแบบ ส่งเสริมการบูรณาการของโครงการ และให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบของงานระบบราง และระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M System) รวมถึงงานอื่น ๆ กับงานก่อสร้างงานโยธา ฝ่ายไทยแจ้งฝ่ายจีนทราบกำหนดส่งมอบพื้นที่สำหรับงานโยธาภายหลังจากการสำรวจความคืบหน้าของงานโยธา ร่วมกับคณะทำงานด้านเทคนิคของฝ่ายจีน เพื่อให้สามารถปรับรูปแบบ การดำเนินงานของฝ่ายจีนในขั้นต่อไปได้ทัน นอกจากนี้ ฝ่ายไทยยังรับทราบการอนุมัติการออกแบบ ภาพรวม (Outline Design) การออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) และร่างแบบรายละเอียด (Draft Detailed Design) แล้ว นับตั้งแต่การแจ้งเริ่มงานออกแบบ (NTP For Design) เมื่อ ๔๐ เดือนที่แล้ว ซึ่งเป็นผลมาจากความล่าช้าของงานโยธาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้เร่งขั้นตอน การออกแบบการก่อสร้างงานโยธา (Civil Construction Drawings) และการประกวดราคาโดยเร็ว และดำเนินการขั้นการออกแบบรายละเอียด (Final Detailed Design) ในขั้นสุดท้ายโดยเร็วที่สุด ทั้งสองฝ่าย เห็นชอบในการพยายามลดผลกระทบด้านลบบนพื้นฐานของสัญญาและกฎหมายไทย อันรวมไปถึงค่าใช้จ่าย ที่เพิ่มขึ้นในสัญญา ๒.๒ และสัญญา ๒.๓ ซึ่งเป็นผลจากความล่าช้าของงานโยธา และดำเนินการแก้ไขปัญหา ให้สอดคล้องกับสัญญา

/๓) ทั้งสอง...



๓) ทั้งสองฝ่ายได้หารือในประเด็นทางวิงและความเร็วสูงสุดที่ใช้ โครงสร้างร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ถึงสถานี ดอนเมือง ฝ่ายจีนเห็นชอบตามข้อเสนอของฝ่ายไทยในการปรับความเร็วสูงสุดในการออกแบบ (Design Speed) จากเดิมที่ ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้ยืดหยุ่น และเป็นไปตาม มาตรฐานเทคนิครถไฟจีน แต่การออกแบบจำเป็นต้องให้ฝ่ายจีนทบทวน (Review) ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยของการเดินรถไฟในอนาคต

๔) ฝ่ายไทยรายงานความคืบหน้าและแผนงานล่าสุดของโครงการระยะที่ ๒ และรับทราบข้อเสนอของฝ่ายจีนในการตรวจสอบการออกแบบงานสำหรับรายละเอียดการออกแบบงานโยธา และแนวคิดการออกแบบสำหรับงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M system) สำหรับโครงการระยะที่ ๒ ฝ่ายจีนเสนอเก็บค่าใช้จ่ายตามที่เกิดขึ้นจริง ฝ่ายไทยรับทราบข้อเสนอของฝ่ายจีน และจะรายงานประเด็นนี้ ให้ผู้มีอำนาจพิจารณาแนวทางแก้ไข

๕) ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือในโครงการฯ ระยะที่ ๒ (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งฝ่ายไทยและฝ่ายจีนได้ลงนามร่วมกันเมื่อปี ๒๕๕๗ รวมถึงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องของไทยต่อไป ฝ่ายจีนเสนอให้ใช้รูปแบบความร่วมมือของโครงการระยะที่ ๑ สำหรับ โครงการระยะที่ ๒ โดยฝ่ายไทยจะพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวตามกฎหมายและระเบียบของไทยและจะรายงาน ข้อเสนอดังกล่าวให้ผู้มีอำนาจพิจารณาความร่วมมือในโอกาสแรก

๖) ทั้งสองฝ่ายหารือการเชื่อมต่อโครงการฯ ระหว่างหนองคาย - เวียงจันทน์ ฝ่ายไทยแจ้งความคืบหน้าการดำเนินโครงการและข้อพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ในขั้นตอนต่อไป ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในการปรับปรุงและดำเนินการประชุมไตรภาคีระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น รวมถึงการสื่อสารและประสานงานกับฝ่าย สปป.ลาว เกี่ยวกับความคืบหน้าของ โครงการ

๗) ฝ่ายไทยแจ้งว่าประเทศไทยได้จัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี ระบบราง ซึ่งเป็นองค์การมหาชนภายใต้กระทรวงคมนาคม สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางจะทำ หน้าที่เป็นหน่วยงานประสานเพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายโอนเทคโนโลยีระบบราง

๘) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในหลักการให้จัดการประชุมคณะกรรมการร่วม เพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๒ ณ ประเทศไทย โดยเร็วที่สุด โดยจะหารือในการ กำหนดวันและสถานที่การประชุมร่วมกันต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

#### ๔. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

ความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟ

/ระหว่าง...

ระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑ เป็นการดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เพื่อผลักดันการพัฒนาาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ในการรองรับการเดินทางและการขนส่งที่ช่วยส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

#### ๕. ข้อกฎหมายและคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๕.๑ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เรื่อง “ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” ของกระทรวงคมนาคม

๕.๒ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ เรื่อง “ขอความเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” ของกระทรวงคมนาคม

๕.๓ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ เรื่อง “ขอความเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” ของกระทรวงคมนาคม

๕.๔ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓ เรื่อง “ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและขอความเห็นชอบร่างข้อตกลงการจ้างและสัญญาจ้างสัญญางาน ระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (THE TRACKWORK, ELECTRICAL AND MECHANICAL (E&M) SYSTEM, EMU, AND TRAINING CONTRACT) (สัญญา ๒.๓) ฉบับสมบูรณ์ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” ของกระทรวงคมนาคม

๕.๕ คำสั่งนายกรัฐมนตรี ที่ ๑๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ เรื่อง “แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน”

๖. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบความก้าวหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย และผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ ๓๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางราง

โทร. ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๖ ต่อ ๕๕๐๑

โทรสาร ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๑๙

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : inter@drt.go.th