



01
2566

ขบวน 183

กำเนิดใหม่ คือ 183



บทบรรณาธิการ

วารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ ขอทำหน้าที่แนะนำให้ท่านผู้อ่านได้รู้จักกับขบวนรถดีเซลราง และหัวรถจักรน้องใหม่ Kihō 183 และ QSY (Qishuyan Locomotive) ในแง่มุมต่างๆ ทั้งการรับรถดีเซลราง Kihō 183 มาจากญี่ปุ่น โดยเป็นรถไฟที่ใช้งานมาแล้วให้ไทยนำมา ขัดสีฉวีวรรณแล้วใช้งานต่อ จนเป็นที่ถกเถียงกันในช่วงแรกเริ่มว่ารถไฟที่ได้รับมา มีประสิทธิภาพมากแค่ไหนที่จะนำมาใช้งานต่อในประเทศไทย โดยญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ผลิต Kihō 183 จึงต้องมีการปลดระวางการใช้งานรถไฟในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ในขณะที่ขบวนรถ ยังมีสภาพที่ดีมาก และคนญี่ปุ่นเองก็มีความรักความผูกพันกับขบวนรถนี้เป็นอย่างมาก

ภารกิจในครั้งนี้ นับเป็นการสร้างความยินดีให้กับทั้งฝั่งประเทศญี่ปุ่น และฝั่งประเทศไทย ผู้รับมอบ ในการระลึกถึงประวัติศาสตร์ ตัวตน และความพิเศษ ของ Kihō 183 ให้ถือกำเนิดใหม่อีกครั้งในประเทศไทยและต่อยุ่สายสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่าง ทั้งสองประเทศที่ซึ่งระบบรางมีบทบาทสำคัญ และผสมผสานเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตผู้คน มาอย่างยาวนาน และจะยังคงดำเนินสืบเนื่องต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ วารสารรถไฟสัมพันธ์ ยังพร้อมนำเสนอ หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าน้องใหม่ ของไทย QSY ที่กลุ่มคนรักรถไฟตั้งฉายาว่ารถจักร “อุลตร้าแมน” ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มั่นใจว่า หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าน้องใหม่ของไทย QSY จะเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการแก่พี่น้องประชาชนได้เป็นอย่างดี เพราะถือเป็นรถจักรที่มีความทันสมัย มีสมรรถนะ การใช้งานที่ดีกว่าเดิม ซึ่งช่วยให้ทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมีความรวดเร็ว ปลอดภัย รวมถึงช่วยสร้างโอกาสในการหารายได้ของการรถไฟฯ และยกระดับศักยภาพการขนส่งทางราง ให้กับประเทศไทยได้เป็นอย่างดี

พร้อมแล้วพลิกไปทำความรู้จักกับขบวนพลม้าเหล็กที่พร้อมเสริมทัพให้บริการพี่น้องประชาชน กันได้เลยครับ

นายเอกวิทย์ ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

キハ183

รถไฟแต่ละคัน มีประวัติศาสตร์เป็นของตนเอง เมื่อครั้งหนึ่ง
ได้โลดแล่นบนรางแล้ว ตัวตน อັตลักษณ์ขงรถไฟแต่ละขบวนจะประทับอยู่
ในความทรงจำขงคนที่ได้นั่งไปนานเท่านั้น

ญี่ปุ่นขึ้นชื่อว่าเป็นประเทศที่ผู้คนนิยม และใช้รถไฟเป็นพาหนะในการ
เดินทางเป็นหลัก หนึ่งในรถไฟที่เคยเจิดจายอยู่บนรางแดนอาทิตย์อุทัย
ได้แก่ รถชุดดีเซลราง Kiha 183 ที่ใช้มาตั้งแต่ว่ขงปี 2523

วาระที่ Kiha 183 หลายคันจำต้องปลดระวาง ขงการทำงาน
ในญี่ปุ่น แต่ในจำนวนนั้นมี 17 คัน ได้พบกับวาระใหม่ นั่นคือ
การข้ามน้ำข้ามพรมแดน กลับมาวิ่งอย่างสง่าผ่าเผยอีกครั้ง ด้วยฝีมือขง
ช่างการรถไฟฯ พร้อมเดินทางเขียนประวัติศาสตร์บทต่อไป กำเนิดใหม่
อย่างเต็มตัวอีกครั้งที่ประเทศไทย





จาก ฮอกไกโด สู่ เมืองไทย

รถไฟชุด Kihō 183 (キハ183) ใช้ในขบวนรถไฟ Express Services ของญี่ปุ่น ตั้งแต่ราวปี 2523 ภายใต้การให้บริการของการรถไฟแห่งชาติญี่ปุ่น Japan National Railways (JNR) Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido) และ Kyushu Railway Company (JR Kyushu)

รถไฟชุด Kihō 183 ใช้เครื่องยนต์ของบริษัท Niigata Transys ซึ่งผลิตรถไฟหลากหลายแบบให้กับญี่ปุ่น ไม่ว่าจะเป็นขบวนรถเร็ว รถด่วนนอนแบบทูทรา และรถไฟพิเศษสำหรับโพรโมตการท่องเที่ยว รถดีเซลราง Kihō 183 เริ่มใช้การในเดือนกุมภาพันธ์ 2523 วิ่งระหว่างฮาโกดาเตะและคูชิโระ ระยะทาง 900 กิโลเมตร เรียกว่ารถด่วนพิเศษโอโซระ ในรุ่นที่มีการปรับสเปกให้ดีขึ้น ยังเคยถูกจัดให้เป็นรถไฟนำเที่ยว เช่น

ขบวน Kihō 183-5000 Niseko Express ซึ่งเป็นขบวนรถที่วิ่งเชื่อมต่อตรงจากสถานี Shin-Chitose นอกเขตซัปโปโร ไปยังรีสอร์ทสกี Niseko หรือขบวน Kihō 183-5200 North Rainbow Express ซึ่งมีความพิเศษคือมี 2 ชั้น โดยเป็นเลาจน์ชั้นล่าง และเป็นที่นั่งในบริเวณชั้นลอย ทำให้เห็นวิวได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ ได้มีการนำ Kihō 183 มาใช้เป็นครั้งแรกเนื่องจาก Japan National Railways เห็นว่าต้องหารถใหม่มาทดแทน



ชุด Kiha 80 ซึ่งเริ่มเก่าจากการใช้งานอย่างหนักหน่วงท่ามกลางเส้นทางหิมะในหน้าหนาวของเขตฮอกไกโด โดยออกแบบให้รถรุ่น Kiha 183 นี้แยกขบวนหรือนำไปจัดรวมขบวนรถอื่นได้ ความโดดเด่นของรถรุ่นนี้คือที่หัวท้ายขบวนจะออกแบบให้มีมุมที่เอาไว้ป้องกันหิมะเกาะ และมีการยกห้องคนขับไปไว้ชั้นที่ 2 เพื่อป้องกันหิมะบดบังทัศนวิสัยในการเดินรถชุด Kiha 183 บางคันยังคง

ให้บริการอยู่ในญี่ปุ่นจนถึงปัจจุบัน แต่หลายคันได้ปลดระวาง โดยบางส่วนได้ถูกทำลายทิ้ง ที่ผ่านมามีการมอบให้กับเมียนมา จำนวน 19 คัน นำไปใช้ในเส้นทาง Mandalay-Nay Pyi Taw ในเมียนมา ในช่วงปี 2552-2555 Kiha 183 จำนวน 17 คัน มอบให้กับประเทศไทย โดยเป็นคันที่เคยใช้เป็นรถไฟด่วนพิเศษ Okhotsk (ขับไปรออาบาชิริ) และ Taisetsu (อาซาฮิคาะ-อากาชิริ) ซึ่งผลิตในปี 2535 และถูกปลด

ระวางในปี 2560 ส่งมอบถึงไทยเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564 ที่ผ่านมา

17 Diesel Multiple Units so-called Kiha 183, which were used for the Okhotsk Special Express Train (Sapporo-Abashiri) and Taisetsu Special Express Train (Asahikawa-Aashiri), were donated to Thailand. Kiha 183, which had been produced in 1992 and retired in 2017, arrived in Thailand on 13 December 2021.



ทำความรู้จัก Kaha 183

Kaha 183 เป็นรถรางดีเซลรางปรับอากาศ (Diesel Multiple Unit หรือ DMU) เหมือนกับรถดีเซลรางปรับอากาศรุ่น Sprinter และรถดีเซลรางปรับอากาศรุ่น Daewoo ตัวรถแต่ละคันเป็นเครื่องยนต์ที่มี Electronic governor ควบคุมความเร็วรอบเครื่องยนต์ โดยทำความเร็วได้สูงสุด

110 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยตัวรถที่ได้ รับการส่งมอบมาจากญี่ปุ่น มี 2 ชนิด คือ แบบชนิดที่มีห้องคนขับ (Kaha183) จุผู้โดยสารจำนวน 40 ที่นั่ง และชนิดแบบไม่มีห้องขับ (Kaha182) จุผู้โดยสารจำนวน 68 ที่นั่ง มีรูปแบบการจัดขบวน เป็น Train set ประกอบด้วย

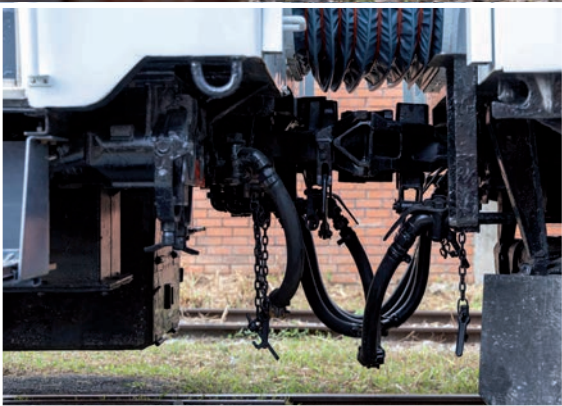
1. จัดขบวนเป็น Train set ต่อขบวนได้

5 คัน

รองรับผู้โดยสาร **284** คน
2. จัดขบวนเป็น Train set ต่อขบวนได้

4 คัน

รองรับผู้โดยสาร **216** คน



3.
จัดขบวนเป็น
Train set
ต่อขบวนได้

3
คัน

รองรับผู้โดยสาร
148 คน

Kiha 183 is the Diesel Multiple Unit (DMU). Each coach is equipped with a Diesel engine with a maximum speed of 110 km/h. There are 2 types of coaches which were delivered from Japan, (1) with a driving cab (Kiha 183) with 40 seats and (2) non-driving cab (Kiha 182) with

68 seats. One train set contains:

- Train Set for 5 coaches can accommodate 248 passengers.
- Train Set for 4 coaches can accommodate 216 passengers.
- Train Set for 3 coaches can accommodate 148 passengers.

SRT

キハ 183

เข้าประจำการ
(พ.ศ.) :
2565

ชื่อรถ : รถดีเซลรางปรับอากาศ JR HOKKAIDO

แรมม้าเครื่องยนต์ : 230 Ps @ 1800 RPM

รุ่นเลขที่ : Kiha-183
(104/208/209/210/211/
212/215/218/219)

ผู้ผลิต : Japan National
Railway : JNR

ประเภทรถ : Diesel
Multiple Unit : DMU

เครื่องยนต์ : Main Engine-NIIGATA
DMF 15 HAS Main Generator-
NIIGATA DMF 15 HAS-G



ข้อมูลรถดีเซลรางปรับอากาศ
รุ่น Kiha 183



จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร

40

น้ำหนักรถเปล่า+
บรรทุก (ตัน)

48

ความยาวระหว่างพ่วง
(มิลลิเมตร)

21,300

ความกว้าง (มิลลิเมตร)

2,903

ความยาวระหว่าง
ศูนย์กลางแคร้ (มิลลิเมตร)

14,400

น้ำหนัก
รถเปล่า (ตัน)

45.1

ความยาวตัวรถ
(มิลลิเมตร)

20,803

ความสูง (มิลลิเมตร)

4,090

ห้องขับ

มี ✓

SRT

キハ 182

เข้าประจำการ
(พ.ศ.) :
2565

น้ำหนัก
รถเปล่า (ตัน)

42.6

ชื่อรถ : รถดีเซลรางปรับอากาศ JR HOKKAIDO

แรมม้าเครื่องยนต์ :

440 Ps @ 1,600 RPM

รุ่นเลขที่ : Kiha-182
(22/23/29/30/
39/40/41/42)

ผู้ผลิต : Japan National
Railway : JNR

น้ำหนักรถเปล่า+
บรรทุก (ตัน)

48

เครื่องยนต์ : Main
Engine-NIIGATA
DML 30 HSI



ข้อมูลรถดีเซลรางปรับอากาศ
รุ่น Kiha 182



จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร

68

ความยาวระหว่างพ่วง
(มิลลิเมตร)

21,300

ความกว้าง (มิลลิเมตร)

2,903

ความยาวระหว่าง
ศูนย์กลางแคร้ (มิลลิเมตร)

14,400

ความยาวตัวรถ
(มิลลิเมตร)

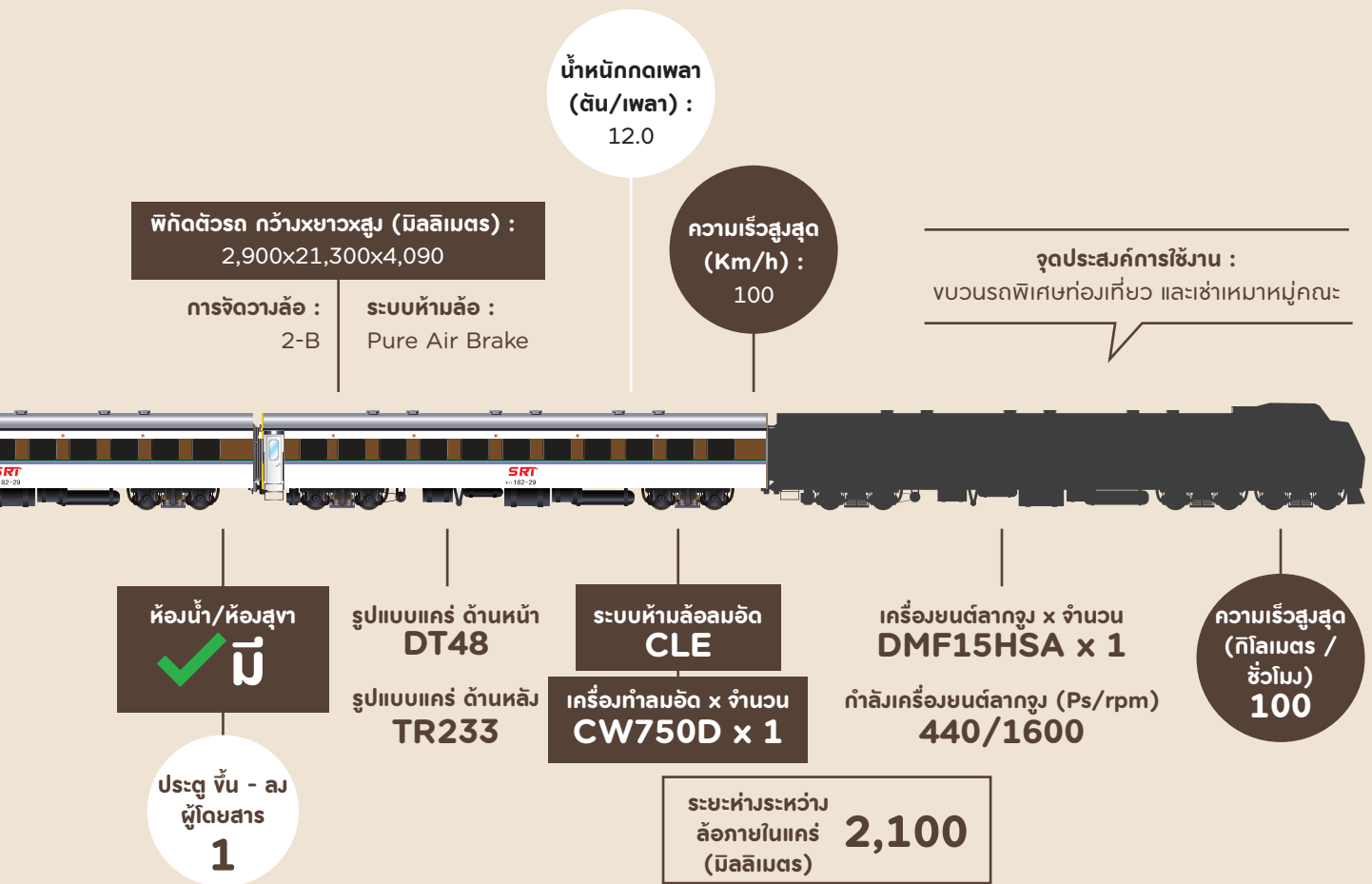
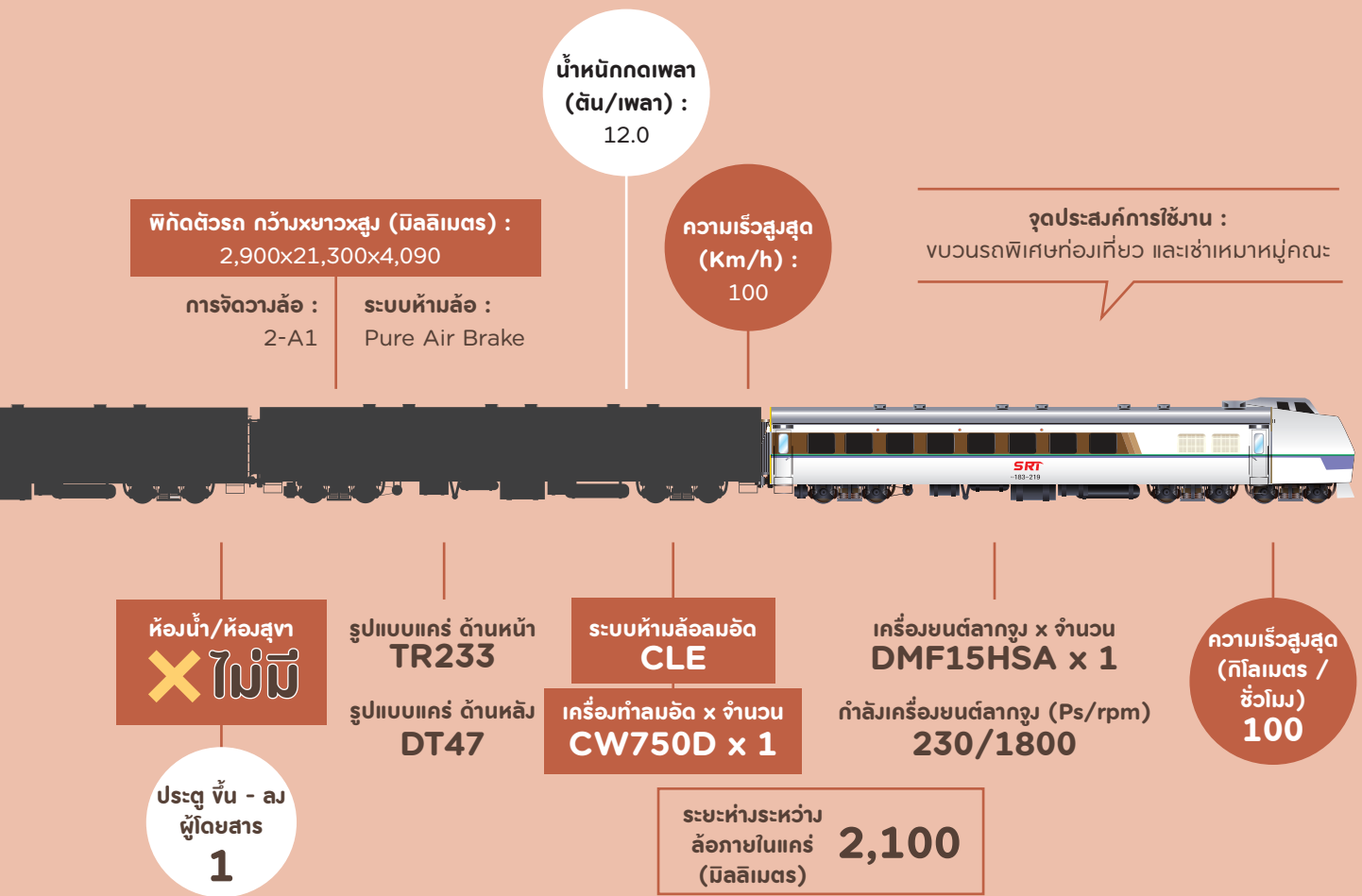
20,803

ความสูง (มิลลิเมตร)

4,090

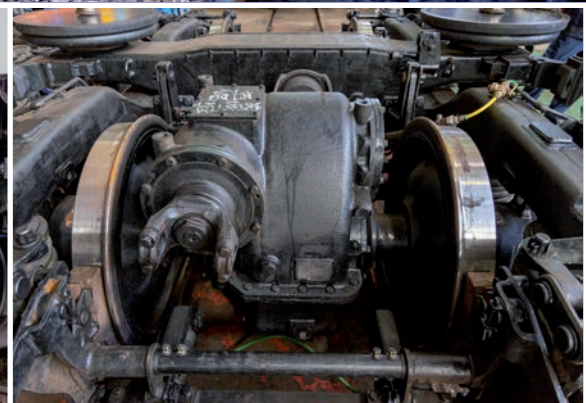
ห้องขับ

ไม่มี ✗



生まれ変わる

กำเนิดใหม่



ปรับโฉม พันคันชีพ Kiha 183

ภายหลังที่การรถไฟแห่งประเทศไทย รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนย้ายรถ Kiha จำนวน 17 คันจากญี่ปุ่นมายังประเทศไทย เป็นจำนวนเงิน 42.5 ล้านบาท โดยว่าจ้างบริษัท YASHIMA ในการขนส่งรถ Kiha จึงถูกขนย้ายมาถึงท่าเรือประเทศไทย วันที่ 14 ธันวาคม 2564

และได้มีการเริ่มเดินหน้าโครงการซ่อมปรับปรุงสภาพรถดีเซลรางปรับอากาศ Kiha โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย การดำเนินการซ่อมปรับปรุงสภาพรถเริ่มจาก การตรวจสอบในภาพรวมยกตัวรถและปลดแคร่ (Bogie) ของรถออก จากนั้นรื้อส่วนประกอบแคร่เพื่อทำความสะอาด ปรับปรุง ดัดแปลงเพื่อให้ได้ขนาดตามมาตรฐานของการรถไฟฯ

ด้วยการบีบอัดล้อ ด้วยเครื่องดันเพลาล้อ (Pressing Machine) ของโรงงานมักกะสันให้เข้ามาข้างละ 3.522 เซนติเมตร จากนั้นนำล้อไปกลึงให้ระนาบเอียงของตัวบั้งไบล้อ ให้มีระยะลาดเอียงเท่ากับมาตรฐานการรถไฟไทยให้สามารถวิ่งบนรางขนาดความกว้าง 1.00 เมตร จากเดิมที่ใช้วิ่งในญี่ปุ่นที่ขนาดความกว้าง 1.067 เมตร



ภายหลังปีบอัดเรียบร้อยแล้ว ก็ได้ทำการขนย้ายแคร่ไปยังสถานีรถไฟแหลมฉบัง เพื่อนำไปประกอบกับตัวรถ (Assembling) แล้วทำการลากจูงลำเลียงเป็นขบวนรถพิเศษแยกเป็น 2 ขบวน กลับมายังโรงงานมักกะสัน โดยมีเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ควบคุมตรวจสอบด้านเทคนิค และความปลอดภัย ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีการ

ตรวจสอบพิถีพิถันความหนาของล้อ-บังใบ แบริ่งลูกปืนล้อ ล้อกำลัง ถ่ายเติมน้ำมันเกียร์ ตรวจสอบระบบเครื่องยนต์และเครื่องถ่ายทอดกำลัง เปลี่ยนอะไหล่ ลีนเปลือง สายพาน กรองต่าง ๆ มีการนำ Heater ออก ซึ่งเดิมใช้ในการวิ่งในฤดูหนาว ทำความสะอาดภายในตัวรถ ทำสี เช็ดผผนัง ฐานวางของ กระจุก ทำความสะอาดเบาะที่นั่งด้วยการ

อัดน้ำยาเข้าแล้วดูสิ่งสกปรกที่ตกค้างออกมา จากนั้นฉีดน้ำยาฆ่าเชื้อและอบโอโซนอีกหนึ่งรอบ
รวมถึงได้มีการซ่อมบำรุงระบบห้องสุขาระบบปิด ตรวจสอบท่อลม ซิลยาง ระบบการทำความสะอาด ระบบน้ำเซ็นเซอร์อัตโนมัติ โดยได้ทดลองระบบการทำงานแบบเสมือนจริงทั้งหมด นอกจากนี้ยังดำเนินการตรวจสอบระบบห้ามล้อ

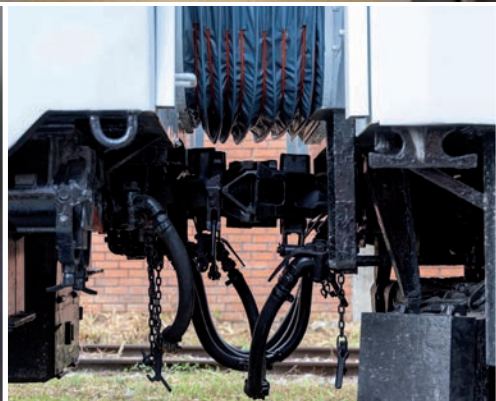


และเปลี่ยนอะไหล่ ตรวจสอบระบบ ไฟฟ้าควบคุม ซ่อมปรับปรุงโครงสร้าง ตัวรถและทำสีใหม่ ด้วยวิธีการลอก ด้วยมือ แทนการใช้ความร้อนจึงไม่เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ ทีมช่างได้ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์หลักทุกส่วน ของ Main Engine, Transmission, Donkey Engine, เครื่องปรับอากาศ ที่นั่ง ภายในและ

ภายนอกตู้โดยสาร ฯลฯ และเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพอากาศประเทศไทย ได้มีการดัดแปลงระบบ Oil Pump ตัวปั๊มน้ำมัน Hydraulic และระบบ Cooling Group เพื่อให้ระบบระบายความร้อนทำงานได้ดียิ่งขึ้น พร้อมกับปรับปรุงการทำงานของระบบปรับอากาศ โดยเพิ่มประสิทธิภาพ การทำความเย็นในห้องขับและห้องโดยสาร

การปรับลดความสูงของตัวรถให้ไม่เกิน 4.05 เมตร โดยปรับเอาไฟด้านบนตัวรถ ย้ายไปไว้ที่ด้านหน้าตัวรถ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานโครงสร้างบรรทุกของรถไฟ (Loading Gauge) ในแผนการปรับปรุงระยะที่ 2 การรถไฟฯ ได้วางแผนการซ่อมบำรุงใหญ่ เพื่อเพิ่มสมรรถนะ ให้บริการเดินรถได้ในระยะยาว อาทิ การเปลี่ยนล้อ เฟลาใหม่ พร้อม Bearing



เปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ เปลี่ยนเครื่องกำเนิดไฟฟ้าใหม่ เปลี่ยนเครื่องทำลมอัด (Air Compressor) ใหม่ ปรับปรุงระบบปรับอากาศ ปรับปรุงระบบไฟแสงสว่างเป็น 220v. และระบบไฟฟ้าทั้งหมดเป็น 380v./220 v. 50 Hz แผนการฟื้นคืนโฉมของ Kiha 183 ทุกคัน จะดำเนินการทีละชุด ชุดละ 4-5 คัน จนครบ 4 ชุด ภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี เพื่อออกใช้งานจนครบ

The SRT is responsible for the transporting cost of Kiha 183 totally 17 coaches from Japan to Thailand and it costs 42.5 million baht. Kiha 183 arrived in Thailand on 14 December 2021 and the SRT began renovating Kiha 183, starting from the overall inspection, cleaning, improving, modifying and compressing the

wheels in order to be able to run on the meter gauge track.

The Kiha 183 renovation plan is to carry out one set at a time and one set consists of 4-5 coaches totally 4 sets, and the renovation for 4 sets will be completed within 2 years.



ไทย-ญี่ปุ่น ความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้น

แม้ว่าแผนผังวงจรไฟฟ้า (Schematic Diagram) หรือคู่มือของรถ (Manual) ล้วนเป็นภาษาญี่ปุ่นทั้งหมด ภารกิจ การเดินทางปรับโฉม Kiha 183 ก็เป็นไป อย่างราบรื่น ด้วยศักยภาพของทีม วิศวกร ช่าง พนักงานเทคนิค ช่างสีไทย บวกกับประสบการณ์การใช้รถดีเซลราง

จากประเทศญี่ปุ่นมานับกว่า 100 คัน ก่อนหน้านี้ ประเทศไทยเคยได้รับ มอบรถไฟมือสองจากญี่ปุ่นมาแล้ว หลายครั้ง โดยได้รับรถดีเซลรางและ รถโดยสารปรับอากาศมาจาก JR West ในปี 2540 จำนวน 26 คัน ปี 2542 จำนวน 28 คัน ปี 2547 จำนวน 40 คัน

และปี 2553 จำนวน 32 คัน ซึ่งยังใช้งานอยู่ ในไทยจนถึงปัจจุบัน นำมาปรับปรุง ดัดแปลงเป็นขบวนรถชุดเกียรติยศ รถไฟไทย (Prestige) รถ VIP รถ OTOF รถนอนปรับอากาศชั้น 2 หรือขบวนรถ ชานเมือง ในปี 2540 ไทยได้นำรถ ส่วนหนึ่งที่ได้รับมาจากประเทศญี่ปุ่น



ประเทศไทยเคยได้รับมอบ รถไฟจากญี่ปุ่น



ปี
2540

26 คัน



รถ Prestige

ปี
2542

28 คัน

ปี
2547

40 คัน

ปี
2553

32 คัน

ปี
2559

10 คัน



รถ Otop



ปี
2538

21 คัน



รถ VIP



ประเทศไทยเคยได้รับ รถโดยสารจากควีนส์แลนด์ ประเทศออสเตรเลีย

มาปรับและใช้รถชุดนี้ ในการรับส่ง
ผู้โดยสารในการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน
กีฬาเอเชียนเกมส์ครั้งที่ 13 ด้วย
การรับมอบ Kiha 183 มายัง
ประเทศไทย ไม่ใช่การรับมอบรถไฟ
ญี่ปุ่นจาก JR Hokkaido เป็นครั้งแรก
แต่ประเทศไทยเคยรับมอบรถไฟชุด

ฮามานะสี จำนวน 10 คัน เข้ามาก่อน
หน้านี้ ในปี 2559 และกำลังอยู่ในระหว่าง
การปรับปรุงดัดแปลงให้เป็นขบวนรถ
ท่องเที่ยว นอกจากนี้ ในอนาคตไทย
ก็กำลังเตรียมรับมอบรถไฟเพิ่มเติม
จาก JR-East จำนวน 20 คันในเร็ว ๆ นี้
อย่างไรก็ดี นอกจากประเทศญี่ปุ่นแล้ว

ไทยยังเคยได้รับรถโดยสารจากควีนส์แลนด์
ประเทศออสเตรเลีย ในปี 2538
จำนวน 21 คันอีกด้วย



อัตลักษณ์ความเป็นรถไฟฟ้าญี่ปุ่น

การปรับปรุงรถดีเซลราง Kihō 183 มีการคงเอกลักษณ์และกลิ่นอายดั้งเดิมของรถไฟสมัยเมื่อยังใช้งานที่ประเทศญี่ปุ่น เช่น ภายในขบวนรถ ระบุที่นั่งด้วยตัวอักษรภาษาญี่ปุ่นเดิม โดยมีการทำภาษาอังกฤษหรือภาษาไทย

กำกับไว้เพิ่มเติมสำหรับส่วนที่จำเป็น ต้องสื่อสารกับผู้โดยสาร เช่น ในห้องน้ำ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในห้องขับ หรือส่วนควบคุมรถ นอกจากนี้ยังมีการติดป้ายให้ข้อมูล ส่งเสริมการท่องเที่ยวพร้อมคำอธิบาย

ภาษาญี่ปุ่น ประชาสัมพันธ์ภาพสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยที่น่าสนใจตามเส้นทางรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นหัวหิน ทางรถไฟสายมรณะ พระนครศรีอยุธยา หรือกรุงเทพมหานคร เพื่อคงกลิ่นอายความเป็นประเทศญี่ปุ่นภายในขบวนไว้ด้วย



โดยจะเป็นประโยชน์แก่นักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่นที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการรถไฟในไทย ให้ได้รับทราบข้อมูลด้านการท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ ที่การรถไฟฯ ส่งเสริม และสามารถเผยแพร่ข้อมูลแบบบอกต่อกันในบรรดานักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่นและประเทศอื่น ๆ ให้มาท่องเที่ยว

ที่ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ส่วนรูปลักษณ์ภายนอกตัวรถ มีการดัดแปลงปรับปรุงตัดโคมไฟส่องทางด้านบนของตัวรถออก นำมาติดตั้งด้านหน้ารถซ้ายและขวา และปรับปรุงสภาพผิวนอกตัวรถโดยขัดลอกสีออกด้วยน้ำยาลอกสี แล้วทำสีใหม่ทั้งหมด ในขณะที่ที่ยังคงลวดลายเจดสีแบบดั้งเดิม

ในส่วนของบันได เดิมญี่ปุ่นออกแบบไว้สำหรับขานสูง การรถไฟฯ จึงมีการดัดแปลงบันไดเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถขึ้น-ลงได้ทั้งขานขาลาดต่ำ และขานขาลาดสูง โดยมีแผนจะพัฒนาเป็นระบบไฮโดรลิคในอนาคตอีกด้วย



不滅
อมตะ



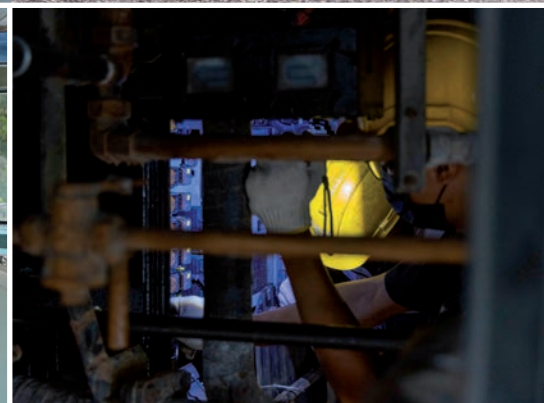
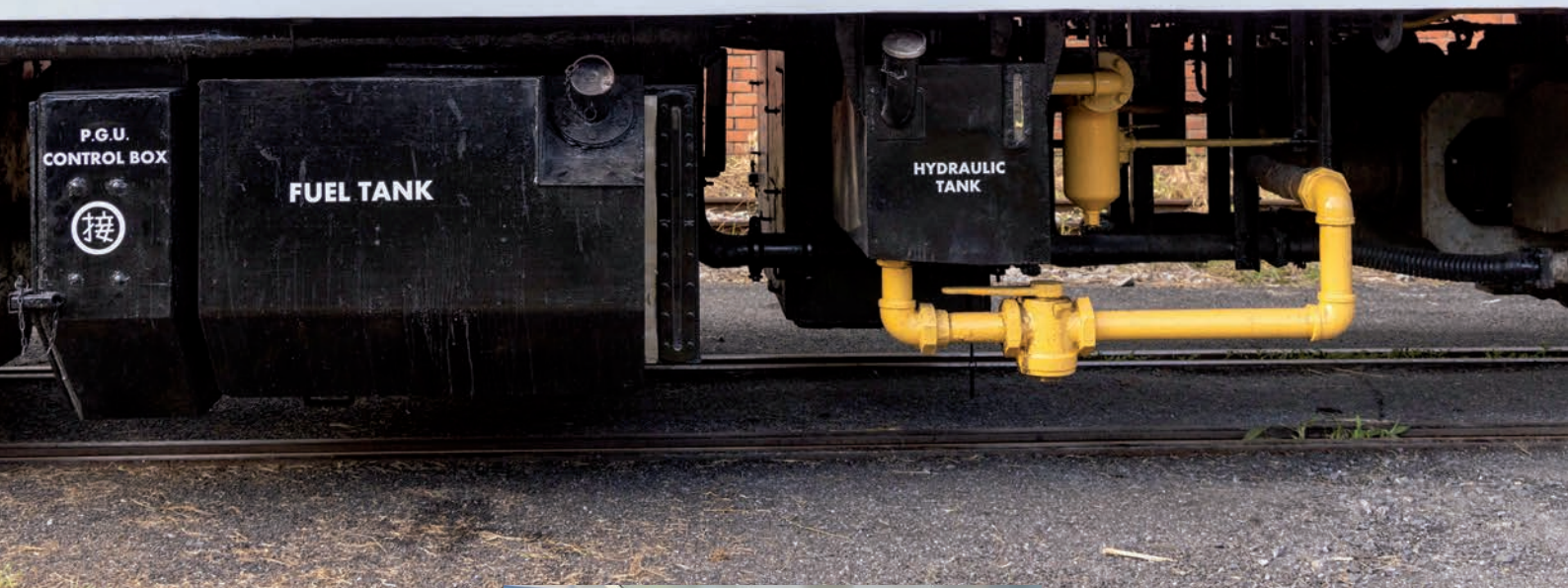
เรื่องของรถไฟมือสอง กับคำถาม เรื่องความคงทน ความคุ้มค่า

หลายคนตั้งคำถามถึงความคุ้มค่าตลอดจนความปลอดภัยในการรับรถไฟมือสองที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว 30 ปี มาใช้งาน ซึ่งแม้ประเทศไทยจะได้รับจากญี่ปุ่นมาแบบให้เปล่า

แต่ประเทศไทยยังคงต้องออกค่าใช้จ่ายในการขนย้ายรถไฟมาจากญี่ปุ่นเป็นจำนวนเงินรวม 42.5 ล้านบาท อีกทั้งต้องมีต้นทุนในการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมเพื่อให้นำกลับมา

ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกครั้ง การนำมาดำเนินการซ่อมปรับปรุง จะทำให้รถชุดนี้ออกวิ่งและมีอายุการใช้งานได้อีกราว 15-20 ปี โดยที่ระหว่งนั้นก็ต้องการซ่อมบำรุง

キハ183-208



เปลี่ยนอะไหล่บ้าง ซึ่งในการดำเนินการชุบชีวิตก่อนออกวิ่งอีกครั้ง การรถไฟฯ มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมปรับปรุงเพียงคันละ 250,000 บาท (ไม่รวมค่าแรง) เมื่อเทียบกับการซื้อรถใหม่ที่อาจต้องให้เงินมากกว่า 80-100 ล้านบาท และเนื่องจากการปลดระวางของรถไฟญี่ปุ่นเป็นการปลดตามวาระ ในฐานะประเทศผู้ผลิตรถไฟ และสืบเนื่องจากการ

ดูแลรักษาเป็นอย่างดีตลอดการใช้งาน รถไฟที่ปลดระวางของญี่ปุ่นส่วนใหญ่ จึงยังคงอยู่ในสภาพดี และมีความปลอดภัย ในการนำมาปรับใช้งานต่อ

The Kiha 183 can be in service about 15-20 years after the renovation, provided that the maintenance is required during its operation.

The cost of renovating Kiha 183 is only 250,000 Baht per coach (excluding labor costs) comparing with buying a new coach, it may cost more than 80-100 Million Baht.



ทริปพิเศษ เสน่ห์และกลิ่นอายญี่ปุ่น ไปกับขบวนรถ Kiha 183 @ ฉะเชิงเทรา

Kiha 183 ที่ซ่อมปรับปรุงแล้วเสร็จ โดยโรงงานมักกะสัน ได้ออกวิ่งแบบเชิงพาณิชย์เป็นครั้งแรก ได้รับความสนใจเป็นอย่างมากจากผู้โดยสาร โดยบัตรโดยสารจำหน่ายเต็มทุกที่นั่ง ในขบวนรถนำเที่ยวกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา แบบวันเดย์ทริป

เมื่อวันที่ 24-25 ธันวาคม 2565 รัปปีใหม่ และ 14-15 มกราคม 2566 รัปวันเด็ก ที่ผ่านมา ดึงเสน่ห์ ของดี และวัฒนธรรม เมืองฉะเชิงเทรา นำเสนอผ่านสถานที่ท่องเที่ยวและมื้ออาหารแบบผสมผสานกลิ่นอายญี่ปุ่น “เบนโตะ” ท่อหมกปลาช่อนกึ่ง

ไข่คว่ำพริกเกลือเนื้อปู หรือหมี่กรอบทรงเครื่อง และการเล่า Story Telling นำชมวัดสำคัญและสถานที่ที่เกี่ยวข้องตั้งในจังหวัดฉะเชิงเทรา อาทิ วัดโสธรวราราม วรวิหาร อุทยานพระพิมินศ วัดเล่งฮกยี่ วัดสมานรัตนาราม และตลาดบ้านใหม่



พร้อมด้วยไฮไลต์ชมจุด Unseen หรือ การจอดรถไฟบริเวณจุดชมทิวทัศน์บน สะพานข้ามแม่น้ำบางปะกงอีกด้วย ขบวนรถนำเที่ยวฯ Kihā 183 อิ่มบุญ อิ่มอร่อย ทริปปพิเศษนี้ นับเป็นการบูรณาการ ความร่วมมือระหว่างการรถไฟฯ กับมูลนิธิ

ฉะเชิงเทราเพื่อการพัฒนา พร้อมด้วย สมาชิกและภาคีเครือข่ายของมูลนิธิฯ ประกอบด้วย หอการค้าจังหวัดฉะเชิงเทรา ตำรวจภูธรฉะเชิงเทรา และมหาวิทยาลัย ราชภัฏราชนครินทร์ เพื่อเปิดประสบการณ์ ใหม่ในการเดินทางท่องเที่ยว ส่งเสริม

การท่องเที่ยวภายในประเทศ เกิดการ กระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและคนในชุมชน ให้เศรษฐกิจฐานรากเติบโต และเป็นแรงผลักดัน เศรษฐกิจประเทศให้เติบโตตามไปด้วย อย่างยั่งยืน





เป็นทริปที่นักท่องเที่ยวสัมผัสได้ถึง
ความนิยมพลซณะเดินทางของขบวนรถ
Kihha 183 ความสะดวกสบายของเบาะ
ที่นั่งกำมะหยี่ที่มีระยะเหยียดเหลือเพื่อ
และยังเป็นเบาะที่หมุนได้ 360 องศา ทำให้
สามารถนั่งสนทนากับเพื่อน ๆ ร่วมทริปได้
อย่างสนุกสนาน ตลอดจนเพลิดเพลินไป
กับวิวข้างทางผ่านหน้าต่างบานใหญ่

ห้องน้ำในตู้โดยสาร Kihha 183 ยังเป็น
ระบบปิด ทำให้หายห่วงเรื่องการปวดหนัก
เบาระหว่างเดินทาง สำหรับผู้ที่รอดคอย
ที่จะโดยสารไปกับขบวน Kihha 183 สามารถ
ติดตามข่าวสารการจ้ดทริปพิเศษต่าง ๆ
จากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดย
ในระยะเริ่มแรก จะเริ่มออกให้บริการ
ในเส้นทางระยะสั้นแบบวันเดย์ทริป

In the first phase, Kihha 183 will
begin trial service for short-distance
routes such as one-day trips, festivals
or events on tourism potential routes.

ความเห็นของคณิษฐ์ปุณ

เมื่อมีภาพการทดสอบการเดินทางรถไฟ Kihā 183 ในประเทศไทย เผยแพร่ออกไป ทำให้เกิดกระแสการพูดคุยในหมู่คณิษฐ์ปุณ ซึ่งตื่นตาตื่นใจกับการได้เห็นรถไฟที่ปลดระวางแล้วกลับมาโลดแล่นบนรางกับตาอีกครั้งในประเทศไทย



Kihā 183 ที่วิ่งผ่านถนนในกรุงเทพฯ เป็นภาพที่แปลกมาก! เมื่อไม่กี่เดือนก่อน ฉันไม่รู้ว่ Kihā 183 จะเป็นอย่างไรในอนาคต แต่ตอนนี้ฉันมีความสุขมาก ที่ได้เห็นเขาอยู่ในสภาพที่ดีในประเทศไทย

จากนี้ไประยะเวลาในการใช้งานรวมทั้งหมดจะอยู่ที่ 100 ปี ซึ่งไม่ใช่เรื่องเล่น ๆ ฉันจะต้องไปนั่งให้ได้ และนี่คือภารกิจของฉัน



ฉันดีใจที่เขาได้ใช้ชีวิตที่สองในประเทศไทย ทุกคนในประเทศไทยจะได้เพลิดเพลินไปกับยานพาหนะที่น่าภาคภูมิใจ



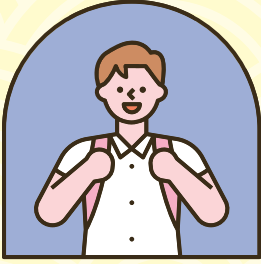
“ฉันดีใจมากที่คุณได้ที่ทำงานใหม่ในประเทศไทย ขอให้คุณโชคดี และขอขอบคุณมากสำหรับทุกอย่าง”



“ฉันอยากเห็นคุณวิ่งด้วยสายตาตนเองอีกครั้ง ขอขอบคุณมากสำหรับชาวซัปโปโร และชาวฮอกไกโด ขอให้คุณเป็นที่รักของคนไทย ในประเทศไทย สิ่งต่าง ๆ อาจจะไปเปลี่ยนไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง เมืองไทยอากาศร้อนไม่เหมือนซัปโปโร ฉันคิดว่ามันอาจจะยากสำหรับคุณ แต่ขอให้พยายามให้ดีที่สุด ฉันรักคุณ จากนี้และตลอดไป”

ฉันไม่รู้ว่จะมีโอกาสได้ไปไทยเมื่อไหร่ แต่ถ้ามีโอกาสไป ก็อยากนั่ง Kihā 183 อีกครั้ง



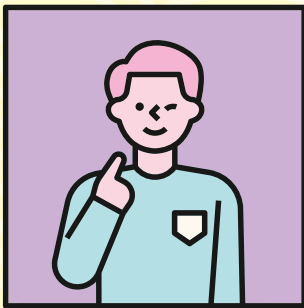


“ Kiha 183 ตอนนี้
คุณถูกระดับกระแสม
อย่างมากในดินแดนใหม่ ”

ซักวันหนึ่ง
คุณอาจเห็นรถไฟ
รุ่นหายาก ที่เลิกใช้ในญี่ปุ่น
ไปวิ่งที่ต่างประเทศก็ได้

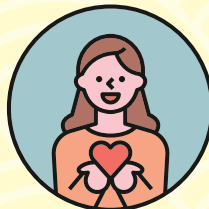


“ ฉันมีความสุขมาก
ที่ Kiha 183 ได้ทำงาน
ในประเทศไทย
ฉันว่า Kiha 183 น่าจะดีใจ
และพร้อมจะวิ่งในไทย ”



ฉันอยากรู้ว่าคุณยังคงวิ่งได้ดีหรือไม่...
ซีรีส์ Kiha 183 ที่เคยถูกทิ้งไว้ที่ท่าเรือ ในที่สุดก็ได้ทำงานในไทย
ฉันต้องการให้คุณทำให้ดีที่สุดในประเทศไทย ไซโยสู่การเริ่มต้นชีวิตใหม่
ทำให้ดีที่สุดในโลกใบใหม่ของคุณนะ Kiha 183

การที่ได้ย้ายไปอยู่กรุงเทพฯ
ประเทศไทย ถือว่า Kiha 183
โชคดีมาก! และเป็นเรื่องมหัศจรรย์
ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย
สามารถมีบทบาท
กับการรถไฟแห่งประเทศไทย
ได้อีกครั้ง!



“ รถไฟญี่ปุ่นใช้ดีมาก
ขอบคุณคนไทยที่ใช้รถไฟญี่ปุ่น
โปรดดูแลรถไฟญี่ปุ่นด้วย ”

รถไฟไม่สามรถวิ่งข้ามทะเล
โดยลำพังได้ แต่เราสามารถสร้าง
ความสัมพันธ์อันดีกับประเทศ
ที่อยู่อีกฟากหนึ่งของทะเลได้



ไม่เพียงสำหรับคนญี่ปุ่น แต่สำหรับคนไทยแล้ว รถไฟเสมือนเป็นเพื่อน เป็นครอบครัว
เป็นส่วนหนึ่งของชีวิต

นอกจาก Kiha 183 ที่ถือกำเนิดชีวิตใหม่อีกครั้งในไทยนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวก
การเดินทางแก่ประชาชน ตลอดจนส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศ ช่วยกระจายรายได้
สู่ท้องถิ่น เสริมศักยภาพการขนส่งทางราง และช่วยเพิ่มรายได้แก่การรถไฟฯ การเดินทาง
ครั้งใหม่ของ Kiha 183 จะเป็นการรักษาประวัติศาสตร์ที่มีอยู่เดิมไว้ แสดงถึงความภาคภูมิใจ
และความสัมพันธ์อันงดงามระหว่างสองประเทศที่ผูกโยงกันไว้จากรุ่นสู่รุ่น





"อุลตราแมน" หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า นื่องใหม่ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมให้บริการประชาชน

(คิว-เอส-วาย) หัวรถจักรใหม่ ในฉายา 'อุลตราแมน'

ทำไมต้องซื้อหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า?

ถึงเป็นคำถามที่ไม่ได้พบบ่อยนัก แต่เราก็ไม่ปล่อยผ่าน เพราะเป็นที่ทราบกันดีว่าหัวรถจักรที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันของการรถไฟฯ นั้น วิ่งให้บริการทุกวันและมีอายุการใช้งานมาอย่างยาวนาน ทำให้บางคันเริ่มเสื่อมสภาพ และชำรุด อันเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดให้บริการในบางส่วน ส่งผลให้ขบวนรถให้บริการประชาชน มีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการ

การสั่งซื้อหัวรถจักรใหม่นี้จะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการแก่ประชาชน ให้ได้รับความปลอดภัย และสะดวกสบายในการใช้ระบบขนส่งทางราง โดยจะทดแทนคันที่ต้องหยุดให้บริการชั่วคราว ทั้งยังเป็นการสนับสนุนศักยภาพการเพิ่มรายได้ของการรถไฟฯ อีกด้วย ซึ่งหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะมีส่วนผลักดันเศรษฐกิจฐานราก กระตุ้นการท่องเที่ยว และการเดินทางด้วยระบบรางให้คึกคัก จนนำไปสู่การสนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไปอีกด้วย



ทำความรู้จัก 'QSY' (คิว-เอส-วาย) หัวรถจักรน้องใหม่ที่ใคร ๆ ต่างเรียก 'อุลตร้าแมน'

QSY (คิว-เอส-วาย) Qishuyan Locomotive มีชื่อเรียกมากมาย จะเรียกเองง่ายที่เค้าเรียกกันแบบน่ารักก็คือ 'คิวซี' แต่ที่คุ้นเคยกันสุดก็คือ 'อุลตร้าแมน' เพราะสีเทาเงินคาดแถบสีแดง เป็นเอกลักษณ์ของ QSY ละม้ายกับยอดมนุษย์ชื่อดังตั้งแต่อดีตแต่ก็มีบางคนเรียก 'แพนด้าแดง' ด้วยเป็นรถจักรที่สั่งผลิตจากบริษัทในประเทศจีน

QSY เป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel Electric Locomotives) คุณภาพสูงผลิตด้วยเทคโนโลยีทันสมัยจากบริษัท ซีอาร์อาร์ซี ซิฉูเยียน (CRRC Qishuyan) ผู้ผลิตรถจักรดีเซลชั้นนำของประเทศจีน น้ำหนักดเพลลา 16 ตัน/เพลลา มีกำลังของเครื่องยนต์สูงสุดที่ 3,263 แรงม้า (2,400 กิโลวัตต์) สามารถลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก 550 ตัน ความเร็วสูงสุดที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง และหากต้องลากจูงขบวนรถโดยสารน้ำหนัก 1,000 ตัน ก็จะสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง

แม้อัตราความเร็วจะสูงกว่าหัวรถจักรรุ่นพี่ แต่ QSY มีค่ามาตรฐานการปล่อยควันไอเสียต่ำ ตามมาตรฐาน UIC IIIA / EU Stage IIIA และยังสามารถรองรับการใช้เชื้อเพลิง น้ำมันไบโอดีเซล จนถึง B20 ได้อีกด้วย แน่นอนว่าน้องไม่เพิ่มปัญหาฝุ่น PM2.5 เรียกว่า ECO Friendly สุด ๆ

The QSY locomotive has many names. They are (1) what is called cute is Cusie (2) a familiar name is Ultraman because of the silver-gray color with red stripe that is similar to the Ultraman, a super hero or (3) some people call it a red panda as it produced in China.

The QSY locomotive has a low exhaust emission standard according to the UIC IIIA / EU Stage IIIA standard and it can also support the use of fuel, Biodiesel oil, B20 and it does not add more PM2.5 dust. The QSY locomotive can be called an environmentally friendly locomotive.

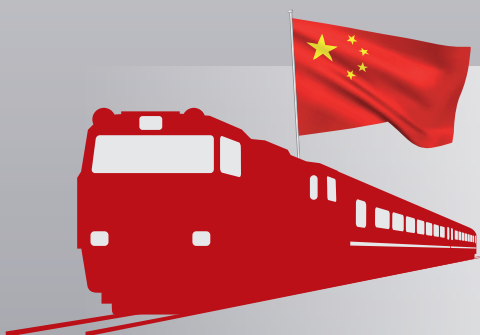




ที่สำคัญ QSY มีการติดตั้งระบบห้ามล้ออัตโนมัติ (ATP) รองรับมาตรฐาน ETCS level 1 : การควบคุมรถไฟแบบยุโรป (European Train Control System Level 1: ETCS lv.1) โดยความพิเศษของระบบ ETCS lv.1 ก็คือ ช่วยให้การเดินรถไฟมีความปลอดภัยมากขึ้น สามารถควบคุมและหยุดขบวนรถได้หากสูญเสียการควบคุม หรือแม้แต่การฝ่าสัญญาณไฟ นอกจากนี้ รูปแบบแคร่รถจักร มี 2 แคร่ แต่ละแคร่มี 3 เพลาล้อ ทำให้สามารถวิ่งบนเส้นทางมาตรฐานของการรถไฟฯ ได้ และยังวิ่งร่วมทางกับรถไฟฟ้าสายสีแดงได้อีกด้วย และแน่นอนว่าระบบห้ามล้อแบบใหม่นี้ย่อมมีวิธีการบำรุงรักษา และซ่อมแซมที่ง่ายขึ้นกว่าเดิม

ยิ่งไปกว่านั้น เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินรถ QSY ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อบันทึกเหตุการณ์ด้านหน้ารถจักร และเครื่องฟุ้งอีกด้วย

The QSY locomotive is equipped with an Automatic Train Protection (ATP) that supports the standard of European Train Control System Level 1: ETCS Level 1, which will help make train operations safer.



บริษัท ชีอาร์อาร์ซี ชีฮุยเยียน (CRRC Qishuyan) ผู้ผลิตรถจักรดีเซลไฟฟ้า QSY เป็นบริษัทในเครือของ CRRC Corporation Limited ถือเป็นหนึ่งในผู้ผลิตหัวรถจักรดีเซลรายใหญ่ในประเทศจีน ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นฐานการพัฒนา การผลิต และการบำรุงรักษาหัวรถจักรดีเซลสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในทางรถไฟของจีน



บททดสอบ 'QSY' (คิว-เอส-วาย) ก่อนจะได้เริ่มงานจริง

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 ถือเป็นอีกหนึ่งวันในประวัติศาสตร์ ที่รถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel Electric Locomotive) 'QSY' ชุดแรก จำนวน 20 คัน จากทั้งหมด 50 คัน มาถึงประเทศไทยและได้เปิดตัวโอโตโฉมอย่างเป็นทางการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย รับมอบจากกิจการร่วมค้า เอสเอฟอาร์ ซึ่งเป็นการร่วมมือระหว่าง บริษัท ชานไฟโก อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด และ บริษัท ริเวอร์เอ็นจิเนียริง จำกัด ทั้งยังได้ดำเนินการผ่านขั้นตอนการตรวจรับ เช็กสภาพความพร้อมของเครื่องยนต์ อะไหล่ต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปด้วยความเรียบร้อยดี และรับมอบครั้งที่ 2 อีก 15 คัน ซึ่งล่าสุดเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2566 ได้มีการนำส่ง รถจักร QSY อีกจำนวน 15 คัน ครบตามจำนวนทั้งหมด 50 คัน โดยลำดับถัดไปจะมีการทดสอบในด้านต่าง ๆ เพื่อทำการตรวจรับมอบรถจักรเพื่อใช้งานต่อไป

On 4 February 2022, the 20 units of QSY locomotives from a total of 50 units arrived in Thailand and passed the preliminary inspection process. Before commencing service, they must pass the performance test according to the procedures of the State Railway of Thailand.



QSY

มีจำนวนทั้งหมด 50 คัน

**และมีหมายเลขข้างรถ เรียงกัน คือ หมายเลข
5201 - 5250**



QSY

เทคโนโลยีดีเซลไฟฟ้า
Diesel Electric Locomotive

เครื่องยนต์ 3,263 แรงม้า
Horse Power 2400 KW

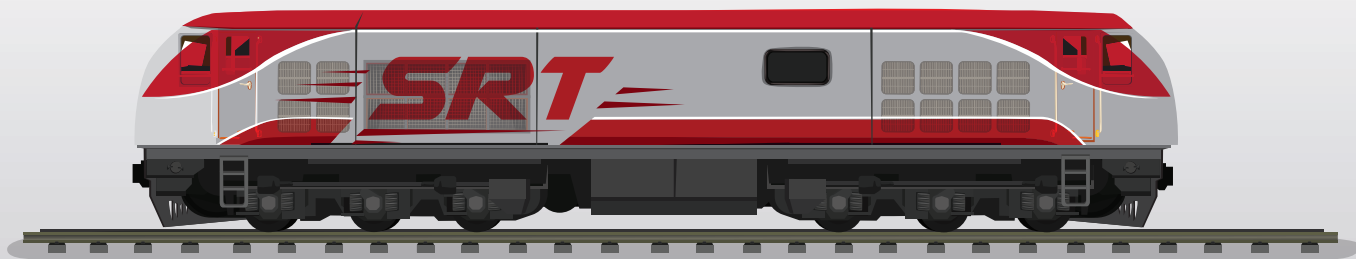
สมรรถนะการลากจูงด้วยความเร็ว
สูงสุด 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ปลอดภัยด้วยมาตรฐาน
European Train Control System
สุดยอตนวัตกรรมยานยนต์จากประเทศเยอรมนี

หัวรถจักรไฟฟ้าน้องใหม่ของรถไฟไทย

เครื่องยนต์รถจักรไฟฟ้ารุ่นใหม่มีกำลังสูงสุด
ถึง 3,263 แรงม้า สามารถลากจูงขบวน
รถโดยสารด้วยความเร็วสูงสุด 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ลากจูงขบวนรถสินค้าที่ความเร็วสูงสุด 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง

มีระบบห้ามล้ออัตโนมัติ ATP Onboard
ตามมาตรฐาน European Train Control System
เพิ่มประสิทธิภาพของระบบเบรกด้วยระบบ Electronic Air
Brake System ที่ซ่อมบำรุงรักษาได้ง่าย



มีการติดตั้งกล้องระบบ CCTV ด้านหน้ารถจักรและ
เครื่องฟุ้งด้านหน้ารถจักรเพื่อยกระดับ
ความปลอดภัยในการเดินขบวนรถไฟ

สามารถรองรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไบโอดีเซลจนถึง
B20 และที่สำคัญรถจักรไฟฟ้าน้องใหม่
ของการรถไฟฯ นี้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
เพราะมี มาตรฐานการปล่อยควันไอเสียต่ำ
ลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ด้วย

นอกจากการลากจูงขบวนรถโดยสารแล้ว
ยังสามารถลากจูงขบวนรถสินค้า
ที่มีน้ำหนัก 2,100 ตันได้สบาย ๆ

หัวรถจักรรุ่นใหม่นี้จะเข้ามาทดแทน
หัวรถจักรรุ่นเดิมที่มีอายุการใช้งานมานาน
เพื่อเพิ่มศักยภาพของการเดินทาง การท่องเที่ยว
การขนส่งสินค้าด้วยระบบราง อีกทั้งยัง
เป็นการรองรับโครงการรถไฟทางคู่
นับเป็นก้าวสำคัญของรถไฟไทย

เมื่อเดินทางมาถึงประเทศไทย และผ่านขั้นตอนการตรวจเช็คสภาพเบื้องต้นแล้ว ก่อนเริ่มให้บริการ QSV ต้องผ่านบททดสอบสมรรถนะตั้งแต่ระดับพื้นฐานเล็กน้อย ไปจนถึงการวิ่งหัวเดียวด้วยความเร็วสูงสุด และการทดสอบลากตู้โดยสาร อีกจำนวน 26 ตู้

จากนั้น การรถไฟฯ ได้นำหัวรถจักร QSV ทดสอบเดินรถในเส้นทางต่าง ๆ ทั้งใช้ลากขบวนสินค้า และขบวนรถโดยสารในพื้นที่ภาคเหนือ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม-2 มิถุนายน 2565 โดย QSV ลากขบวนรถโดยสารจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ เพื่อขึ้นทางลาดชัน รวมถึงการทดสอบหยุดระหว่างทางบนทางลาดชัน ซึ่งเส้นทางสายเหนือถือเป็นบททดสอบที่ทำทนายทั้งความเร็วและปลอดภัยของ QSV เป็นอย่างมาก ด้วยเส้นทางที่คดเคี้ยวและลาดชันตามลักษณะของภูมิประเทศ แต่ QSV ก็ผ่านบททดสอบได้เป็นอย่างดี ในการทำหน้าที่ทั้งการวิ่งหัวเดียว และแบบลากขบวนรถ

ด้านทดสอบ QSV ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่วันที่ 21 - 22 กันยายน 2565 ภาคตะวันออกเจียงเหนือ ลากรถไปนครราชสีมา วิ่งตัวเปล่าตรวจสอบสภาพเส้นทางไปธนบุรี วันที่ 20 กันยายน 2565 และในพื้นที่ภาคใต้ วันที่ 26 กันยายน - 1 ตุลาคม 2565 เส้นทาง ทุ่งสง-นครศรีธรรมราช เส้นทาง ทุ่งสง-ตรัง และ ทุ่งสง-หาดใหญ่ ซึ่งผลการทดสอบพบว่า สามารถวิ่งผ่านโครงสร้างต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี



นอกจากนี้ ในวันที่ 15 ตุลาคม 2565
QSY จำนวน 7 คัน ได้ให้บริการรวม 14 ขบวน คือ

1

**ขบวนที่ 31/32 เส้นทาง
 กรุงเทพ-หาดใหญ่**

5

**ขบวนที่ 13/14 เส้นทาง
 กรุงเทพ-เชียงใหม่**

2

**ขบวนที่ 37/38 เส้นทาง
 กรุงเทพ-สุโขทัย-ลก**

6

**ขบวนที่ 25/26 เส้นทาง
 กรุงเทพ-หนองคาย**

3

**ขบวนที่ 83/84 เส้นทาง
 กรุงเทพ-ตรัง**

7

**ขบวนที่ 23/24 เส้นทาง
 กรุงเทพ-อุบลราชธานี**

4

**ขบวนที่ 9/10 เส้นทาง
 กรุงเทพ-เชียงใหม่**

ซึ่งขบวนแรกที่พุ่งออกจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) คือ ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 31 กรุงเทพ-ชุมทางหาดใหญ่ โดยออกจากสถานีหัวลำโพง เวลา 14.30 น. และหลังจากนี้ QSY จะพร้อมให้บริการทั้งหมด 14 คัน เพื่อรองรับการใช้งาน ขบวนรถ 14 ขบวน โดยทั้งเที่ยวไป และขากลับ สามารถใช้งาน หัวรถจักร QSY คนละคันกัน





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฯ
นายกรณินทร์ กาญจน์น้อย	กรรมการรถไฟฯ
นายอำนาจ ปรีมนวงศ์	กรรมการรถไฟฯ
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะภรณ์กุล	กรรมการรถไฟฯ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฯ
นายระพี ผ่องบุพกิจ	กรรมการรถไฟฯ
นางสาวศุภรศรี อภิญาณวัฒน์	กรรมการรถไฟฯ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวดิน	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โปธิ์นัมแดง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	ผู้ช่วยผู้ว่าการ
นางสาวชุติมา วงศ์ศิระวิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นางลัดดา ละออกุล (จอกการแต่งตั้ง)	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
(จอกการแต่งตั้ง)	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม

นางฐานิยา เดชอุดม (จอกการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นายวราจัน เทียบรัตน์ (จอกการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
(จอกการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
(จอกการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
นายสุรเดช ฐปะวิโรจน์	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุภากร อินทขรม	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายประสิทธิ์ ถาวร (จอกการแต่งตั้ง)	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายไพฑูย์ มงคลศุภวาร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นางสาวชุติมา จตุรงค์ศรี	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายวุฒิโก วัชังเงิน	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นางสาวกานต์วี ทองพูล	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นายพลายงาม ศิริรินทร์	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
นายวีระชัย ถาวร	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายมนัญ มณีจักร (จอกการแต่งตั้ง)	หัวหน้าสำนักงานอาณามบาล
นายปิยนุตร ไตวิจารณ์ (จอกการแต่งตั้ง)	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ

ผู้ตรวจการรถไฟ 1
ผู้ตรวจการรถไฟ 2
ผู้ตรวจการรถไฟ 3
ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าของ

การรถไฟแห่งประเทศไทย	
บรรณาธิการ	นายเอกวิทย์ ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
กองบรรณาธิการ	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปลื้มกุล นางอากาศพันธุ์ สวัสดิ์ นายกสิวัฒน์ ใจธรรม
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ผปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดลัมภาวะ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว	
การรถไฟแห่งประเทศไทย	
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330	
โทรศัพท์ 0 2220 4271	
ออกแบบและผลิต	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
99/16-20 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง	
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400	
โทรศัพท์ 0 2642 3400 ต่อ 4702	

ขอขอบคุณ

- ข้อมูลโครงการปรับปรุง Kih3 183 นายช่างอดิศร สิงห์กาญจน์ วิศวกรผู้อำนวยการศูนย์ซ่อมรถดีเซลราง
- ข้อมูลหัวรถจักร QSY นายเพิ่มพล โอนธรรม พนักงานเทคนิค 8



QSY

(คิว-เอส-วาย)
หัวรถจักรใหม่
ในฉายา 'อุลตราแมน'



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถ.รอมเมือง แขวงรอมเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook: ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690