



# Подготовка специалистов рельсовых дорог Вьетнама



Валентин КИСЕЛЁВ  
Valentin I. KISELYOV

Александра САЛОИД  
Alexandra E. SALOID



*Киселёв Валентин Иванович* — доктор технических наук, профессор кафедры электропоездов и локомотивов Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия,

*Салойд Александра Евгеньевна* — студентка Московского государственного института международных отношений (Университета) МИД России (МГИМО), Москва, Россия.

**Training of Specialists  
of Vietnam Railways**  
(текст статьи на англ. яз. –  
English text of the article – p. 228)

**Статья посвящена сотрудничеству Российской Федерации и Социалистической Республики Вьетнам в области железнодорожного транспорта и сфере профессионального образования. На фоне современных реалий и проблем железных дорог Вьетнама, перспектив их реконструкции и развития рассмотрена задача подготовки Российским университетом транспорта квалифицированных специалистов для строительства и эксплуатации новых рельсовых трасс в стране, включая линии метрополитена и высокоскоростные магистрали.**

*Ключевые слова:* Вьетнам, Россия, международное сотрудничество, железные дороги, высокоскоростные магистрали, метрополитен, образование, подготовка специалистов.

**С**еть железных дорог Вьетнама общей длиной 2367 км состоит из линий нормальной (1435 мм) и узкой (1000 мм) колеи. На части участков одновременно присутствуют две колеи [1].

Основной магистралью является линия Ханой—Хошимин, которая получила название «Единство» в честь исторического воссоединения Севера и Юга страны в 1975 году. На севере к ней примыкают несколько ответвлений нормальной колеи общей длиной 480 км.

Анализ характеристик железных дорог (таблица 1) показывает, что для обеспечения устойчивого экономического роста и развития логистической системы страны нужна прежде всего коренная реконструкция дорог Вьетнама с учётом мирового опыта, который предусматривает обычно несколько этапов:

1. Обоснование выбора ширины колеи с учётом стандартов колеи сопредельных государств, чтобы избежать лишних затрат при смене тележек подвижного состава или изменении ширины колёсных пар.

2. Определение допустимой осевой нагрузки на путь. Необходимо учитывать,

### Таблица 1

## Характеристики железных дорог Вьетнама

Показатели	Линии		
	Ханой—Хайфон	Ханой—Хошимин	Ханой—Лаокай
Длина, км	102	1740	300
Ширина колеи, мм	1000		
Руководящие уклоны	6	25	12
Минимальный радиус кривых, м	300	200	100
Допустимая скорость, км/ч	80	60	
Допустимая осевая нагрузка, т	15	15	15

что затраты при строительстве железной дороги с большей нагрузкой от оси колёсных пар в перспективе будут оправданы и окупятся по сравнению с поэтапным ростом осевых нагрузок на путь в процессе эксплуатации. При этом осевая нагрузка реконструируемой дороги должна корректироваться с нагрузками на путь дорог соседних стран.

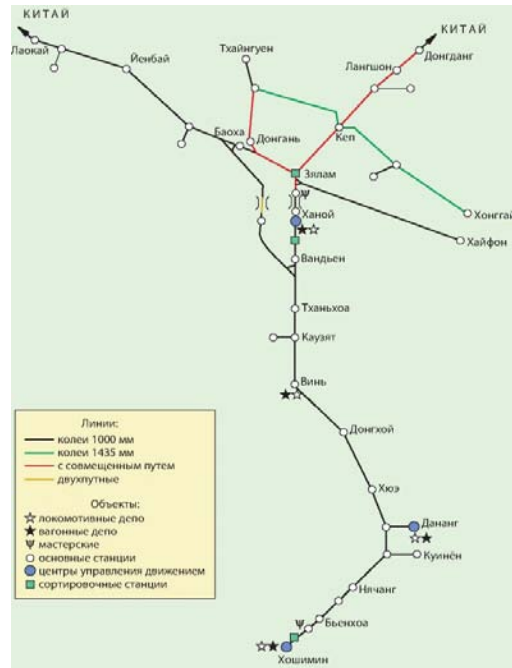
**3. Выбор типа локомотива.** Желательно планировать внедрение электрической тяги (электровозов) как обеспечивающей более высокий грузооборот по сравнению с тепловозной тягой. Однако первичный выбор электровозной тяги не окажется эффективным из-за больших затрат на строительство инфраструктуры для эксплуатации подвижного состава на электротяге — тяговых подстанций, контактных сетей и т.д.

Поэтому на первом этапе реконструкции желателен акцент на внедрение тепловозной тяги в грузовом и пассажирском движениях и дизель-поездов в пригородном сообщении.

#### 4. Внедрение современных средств СЦБ.

5. Строительство двухпутных железнодорожных линий на наиболее нагруженных участках с подготовкой на однопутных участках земляного полотна для второго пути, чтобы сократить затраты при завершении в будущем остальных участков дороги.

**6. Развитие ВСМ.** Руководство вьетнамских железных дорог изучает возможность их строительства: стоимость двухпутной высокоскоростной линии длиной 1545 км между Ханоем и Хошимин, шириной колеи 1435 мм и с 23 станциями оценивается в 58 млрд долларов США. Два первых участка (Ханой—Винь и Хошимин—Ня-



**Рис. 1. Карта железных дорог Вьетнама.**

чанг) планируют открыть к 2032 году. Коммерческое использование будет возможно не ранее 2040 года. Тем не менее значимость этой магистрали высока: она позволит в будущем сократить время пути из Ханоя в Хошимин с суток до 8 часов, что значительно упростит логистический процесс. По предварительным оценкам доля железнодорожного транспорта в перевозках между Ханоем и Хошиминском составит 14%. Составлена программа научных исследований по проблемам строительства ВСМ [2].

**7. Развитие туризма.** Туристический бизнес стал важной статьёй дохода вьетнамского бюджета благодаря уникальной природе страны и богатому культурно-историческому наследию. Эксперты австралийского издательства Lonely Planet





Lonely Planet, Matt Bruno.

**Рис. 2.** *The Reunification Express* проходит вдоль побережья Южно-Китайского моря севернее от перевала Хайван, между императорской столицей Вьетнама Хюэ и живописным городом Хойаном.

назвали маршрут The Reunification Express Line одним из самых живописных железнодорожных в мире. Он начинается в южной части страны, городе Хошимине, и заканчивается на севере, в Ханое. Общая протяжённость маршрута составляет более 1700 км [3, с. 8]. Рекомендуется сохранить существующий паровозный парк локомотивов, так как поезда, ведомые паровозами, пользуются у туристов большей популярностью по сравнению с другими видами тяги.

#### 8. Развитие сотрудничества в области железнодорожного транспорта.

В соответствии с распоряжением президента В. В. Путина от 3 октября 2018 года в 2019 году в России пройдёт «Год Социалистической Республики Вьетнам». Параллельно страна-партнёр организует «Год Российской Федерации». Перекрёстная программа — это комплекс мероприятий в политической, экономической, научной, культурной деятельности, в сфере образования и других направлениях двухсторонних отношений [4, с. 1].

«Стратегически важным является сохранение доверительных отношений и дальнейшее их развитие между Россией и Вьетнамом по всем направлениям», — заявил 2 ноября 2018 года российский посол Константин Внуков во время лекции в Академии общественных наук

Вьетнама. Он отметил, что сохранение таких отношений между странами — это редкость для мировой истории.

Торгово-экономическое сотрудничество стран постоянно растёт. За 2017 год товарооборот вырос на треть, а за два квартала 2018 год — на 20%.

23 января 2018 года в соответствии с соглашением о двухстороннем сотрудничестве между ОАО «Российские железные дороги» и ГК «Вьетнамские железные дороги» во Вьетнам по МТК прибыл первый контейнер из России. Он следовал в составе контейнерного поезда через территорию Китая. Российско-китайскую границу состав пересёк на пограничном переходе Маньчжурия—Забайкальск, китайско-вьетнамскую — на переходе Донданг. Время следования контейнера по железной дороге составило 20 дней, тогда как перевозка морем занимает время в два раза больше (рис. 3) [5].

В первом отправленном контейнере по МТК Россия—Вьетнам—Россия перевозили косметическую продукцию. Ключевые статьи российского экспорта — машины и оборудование, минеральное сырьё, металлы и изделия из них, а импорт — машины и оборудование, текстиль, продовольствие и сельскохозяйственное сырьё. Железнодорожное сообщение будет стимулировать укрепление торговых и экономических связей между Вьетнамом и Россией, а также способствовать реализации соглашения об установлении зоны свободной торговли ЕАЭС—Вьетнам, которое было подписано в 2015 году.

Важной вехой в развитии российско-вьетнамского технического и транспортного сотрудничества стало подписание соглашения о партнёрстве по проекту строительства лёгкого метро во Вьетнаме между компаниями ООО «РЖД Интернешнл» и Lung Lo Construction в сентябре 2018 года. Будут построены линии метро в Хошимине и провинции Донгнай. Соглашение определяет основные принципы сотрудничества и участия сторон в его реализации. Проект имеет стратегическое значение для развития транспортной инфраструктуры Вьетнама в соответствии с общепризнанными мировыми стандартами [1].

Во время своего визита в Россию в октябре 2018 года заместитель премьер-министра СРВ Чинь Динь Зунг провёл переговоры с главой ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым, в ходе которых было обозначено, что стороны приветствуют и поддерживают развитие сотрудничества между ОАО «РЖД» и вьетнамскими компаниями, их участие в совместных проектах [6].

#### 9. Подготовка специалистов-транспортников.

Российский университет транспорта (МИИТ) имеет положительный опыт в подготовке кадров для транспорта Республики Вьетнам. С 1959 года и по настоящее время из стен вуза было выпущено 390 специалистов с высшим образованием. Защитили кандидатские диссертации 107 человек, докторские — 7 человек, прошли стажировку 127 человек.

В 2018 году подписано соглашение о сотрудничестве между Российским университетом транспорта и Хошиминским городским университетом транспорта и подготовке высококвалифицированных специалистов для метрополитена г. Хошимин, вьетнамских железных дорог и новой строящейся дороги Вунг—Тонг в провинции Биньфыок.

Немало вьетнамских студентов-выпускников МИИТ, которые получили научную степень в российском университете, продолжают научно-исследовательскую деятельность или занимают ответственные должности в республике. Выпускники МИИТ успешно работают в Хошиминском городском университете транспорта и представительствах Вьетнама за рубежом (доктора наук Чан Фу Тхуан, Нгуен Чонг Там, До Дык Туан и другие).

Программа подготовки специалистов высшей квалификации предусматривает двухгодичное обучение: подготовительное отделение +1 курс в университете транспорта и коммуникаций (Вьетнам, г. Ханой) и четырёхгодичное обучение в РУТ (МИИТ). Сейчас в Москве обучается 10 человек, граждан Вьетнама, и им



**Рис. 3. Встреча первого контейнера во Вьетнаме из России.**

создаются все необходимые условия для получения высшего образования.

Реализация планов реконструкции прежних путей и создания новых железнодорожных трасс во Вьетнаме (в том числе ВСМ) ставит перед Российским университетом транспорта большие задачи в подготовке квалифицированных специалистов, инженерных кадров для строительства и эксплуатации вьетнамских железных дорог, будущих линий метрополитена. И с этой точки зрения имеющийся опыт сотрудничества — залог дальнейшего развития образовательных связей и взаимопомощи двух стран.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Russian Railways to support Vietnamese light rail project. [Электронный ресурс]: <https://www.railjournal.com/regions/asia/russian-railways-to-support-vietnamese-light-rail-project/>. Доступ 26.11.2018.
2. Изучается возможность строительства ВСМ во Вьетнаме. [Электронный ресурс]: <http://www.zdmira.com/news/izuchaetsavozmoznoststroitelstvavsmvovetnameeestoismostoceniliv58mlrddollarovssa/>. Доступ 26.11.2018.
3. Инженер транспорта. — 2018. — № 14.
4. Распоряжение Президента Российской Федерации от 03.10.2018 № 292-рп «О проведении Года Российской Федерации в Социалистической Республике Вьетнам и Года Социалистической Республики Вьетнам в Российской Федерации».
5. RZD Logistics and Ratraco organized a first shipment in direct rail traffic Russia — Vietnam. [Электронный ресурс]: <http://www.rzdlog.com/press/469/>. Доступ 26.11.2018.
6. Deputy PM meets leaders of Russian corporations. [Электронный ресурс]: <https://en.vietnamplus.vn/deputy-pm-meets-leaders-of-russian-corporations/141027.vnp/>. Доступ 26.11.2018.

Координаты авторов: **Киселёв В. И.** — [kiselev40@mail.ru](mailto:kiselev40@mail.ru), **Салоид А. Е.** — [tabanemoha@mail.ru](mailto:tabanemoha@mail.ru).

Статья поступила в редакцию 26.11.2018, принята к публикации 27.12.2018.

