

РАЗВИТИЕ И ИНОВАТИВНИ ПРАКТИКИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР НА РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ

Хюлия Шаибова, Емилия Вайсилова

uliq_029@abv.bg, emvais@abv.bg

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“
гр. София 1574, ул. “Гео Милев“ 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: железопътен транспорт, конкурентност, иновации, перспектива, модернизация, подобряване международния железопътен транспорт, реконструкция

Резюме: В настоящата разработка се изследва историческото развитие на железницата в Турция и иновативните практики, които се прилагат за подобряване качеството на обслужване и качеството на изпълнение на пътнически и товарни превози.

Последователно се разглеждат построяването, реконструкцията и модернизацията на железницата от възникването ѝ до наши дни. Представени са иновативните управленски практики, чрез които е постигнато и се поддържа ускореното развитие на турските железници. Също така са отразени финансовите инвестиции в различни периоди, чрез които може да се наблюдава значението, което се придава на този сектор.

Анализирани са мерките, предприети по време на извънредната епидемична ситуация, свързана с Covid-19, както и реструктурирането на сектора, за да остане функциониращ при тези обстоятелства.

ВЪВЕДЕНИЕ

В съвременната икономика една от основните цели за подобряване качеството на живот е мобилността. Железопътният транспорт има огромни предимства в сравнение с останалите видове транспорт. Тези предимства произтичат от факта, че този транспорт е с ниски емисии на въглероден диоксид, ниско потребление на енергия, щадящо използване на земя, по-лесен строеж на гари и пр. Удовлетворяването на нуждите на настоящите клиенти и привличането на нови, включително чрез разширяване на пътническите и товарните услуги, е основен приоритет в този сектор на турската икономика. От 70-те години на миналия век досега са извършени доста реформи, целящи модернизация на сектора така че да се осигури комфорт на пътниците, оптимално съотношение цена/качество, достъп на все повече хора до този вид транспорт и пр.

Настоящият доклад цели да се анализира развитието на турския железопътен транспорт в исторически план и да се представят факти, показващи бързите темпове с които страната изгражда и реконструира железопътната си мрежа. Представени са и

иновативните управленски практики, чрез които е постигнато и се поддържа ускореното развитие на турските железници.

ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦАТА В ТУРЦИЯ

Значението на транспортните дейности, които позволяват преместването на стоки и хора, в световната икономика се увеличи с индустриализацията. Първото революционно развитие в областта на транспорта започва с изобретяването на параходите, което позволяват по-бърз, по-безопасен и по-голям масов транспорт в сравнение с ветроходните кораби, а второто важно развитие е появата на железниците.

Фактите ясно показват, че Османската империя отдава огромно значение на мобилността. През XVIII век са разполагали с близо 5000 км железопътни линии в експлоатация. Това е показателно за една работеща и развиваща се империя.

Историческото развитие на железопътния транспорт в Турция може да се разграничи на няколко етапа:

✓ Железницата през османския период (1856-1923)

През времето на Османската империя линиите, които са построени в османските граници между 1856-1922 г. са следните:

- » Румелийски железници 2383 км нормална линия;
- » Анадолско-багдадски железници 2424 км нормална линия;
- » Измир-Касаба и нейното продължение 695 км нормална линия;
- » Измир-Айдън и неговите разклонения 610 км нормална линия;
- » Дамаск-Хама и нейното продължение 498 км тясна и нормална линия;
- » Яфа-Йерусалим 86 км нормална линия;
- » Бурса-Муданя на 42 км от шапката;
- » Анкара-Яхшихан 80 км тясна линия.¹

Като се направи обстоен преглед на линиите, които са обслужени в периода 1856-1923 г. ясно се подразбира идеята на управниците, а именно обслужване и координация в цялата империя, достъпност, работещо и развиващо се общество.

До тези изводи се стига като се разгледа периода, в който Османска империя става Република Турция.

✓ Железницата на Република Турция в периода (1923-1950)

По време на периода на индустриализация железницата, която участва в евтиния и ефективен транспорт на суровини, необходими на икономиката от пристанищата до вътрешните пазари, става незаменима част от масовия транспорт. През този период секторът, който постепенно започва да предлага и услуга за превоз на пътници, изживява своята златна ера в наземния транспорт.

Железопътните линии, наследени от Османската империя и под концесия на чуждестранни компании, е национализирана след Войната за независимост, с общо 4559 километра, от които 3714 километра е главната линия и 845 километра са второстепенни линии.

В Първия петгодишен индустриален план от 1932 г. и особено във Втория петгодишен индустриален план, изготвен през 1936 г., в резултат на провежданата транспортна политика, железопътните линии, които са 4559 километра (между 1923 и 1940 г.) почти се удвояват и стават 8637 километра.

В таблица 1 са представени данни за развитието на железопътния транспорт в Турция, по отношение строителство на железен път.

¹ Хасан Йетим – Турската железница, 2021г. ISBN 9786257517690

Табл. 1 Дължина на железниците (км) в Турция до 2001 г.

Периоди	Общо Пътища (км)
Главна и второстепенна линия, взети от Османската империя	4,559
1923-1931 г	6,011
1940 г	8,637
1950 г	9,204
2001 г	10,940

Източник: tcddtasimacilik.gov.tr

В периода 1923-1931 г. са построени общо 1452 км железопътни линии, средно годишно по 181 км. Между 1931 и 1940 г. а се строят средно 291 км железопътни линии годишно. С железопътните дейности, които са спрени през 1950 г., общата дължина на железопътните линии достига от 9204 км до 10 940 км в края на 2001 г.²

Въпреки големите амбиции за развитие на железниците, Република Турция навлиза в период на застой. Влияние оказва реструктурирането на управлението и промяната на политическо състояние на страната.

✓ Железницата между 1950-2003 г.

Железопътните линии навлизат в период на стагнация между 1940 и 1950 г., а след 1950 г. строителството на железопътни линии спира.

Табл. 2 Товарен и пътнически транспорт по години (%)

Товарни превози				
години	Автомобилни	Железопътни	Морски	Въздушни
1950 г.	25	68.2	6.8	0
1960 г.	45	52.9	2	0,1
1970 г.	75.4	24	0,2	0,1
1980 г.	88	11.8	0,1	0,1
1990 г.	81.2	9.8	8.9	0,1
2000 г.	87	5.3	7.8	0,2
2008 г.	89	5.3	5.5	-
2009 г.	92.6	4.3	3.1	-
Пътнически превози				
години	Автомобилни	Железопътни	Морски	Въздушни
1950 г	50.3	42.2	7.5	0
1960 г	72.9	24.3	2	0,8
1970 г	91.4	7.6	0,3	0,7
1980 г	94.7	4,6	0,2	0,5
1990 г	96,6	2,5	0,1	0,9
2000 г	96	2,2	0,03	1,8
2008 г	97,5	1,7	0,7	-
2009 г	89,3	1,0	0,4	9,4

Източник: <https://www.tcdd.gov.tr/>

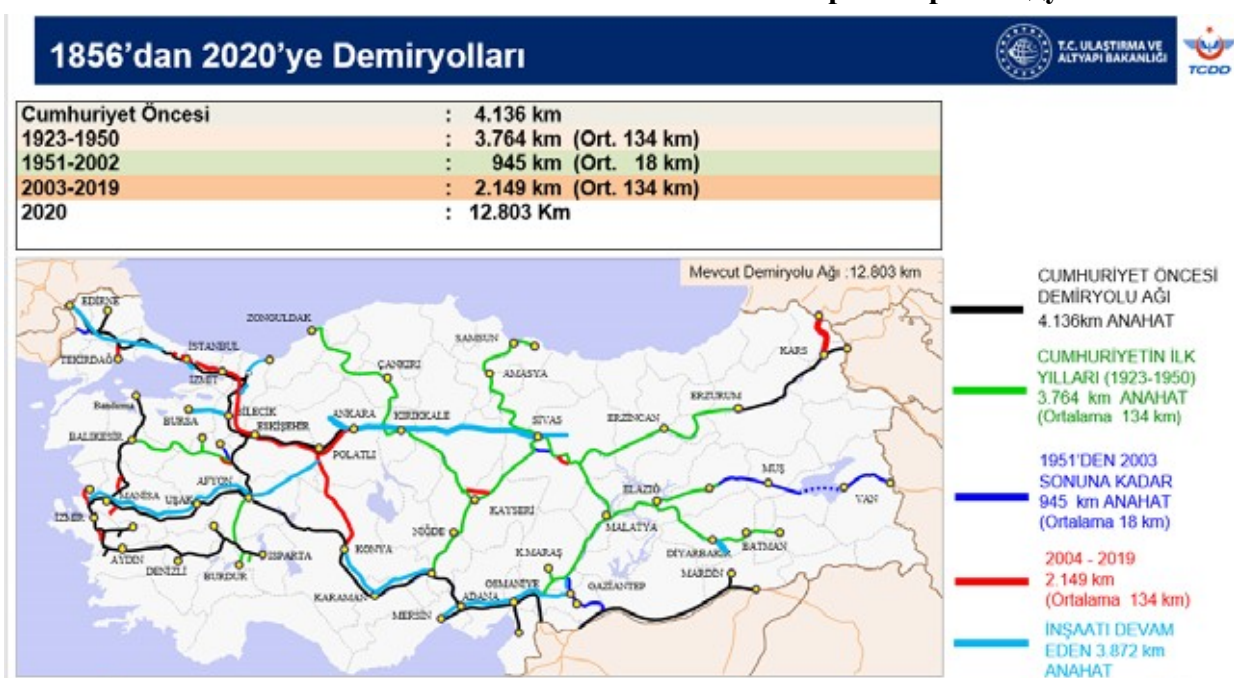
² Горчин Омер – Железопътен товарен транспорт от гледна точка на логистиката и управлението веригата на доставки, 2016 г. ISSN : 9786053773559

До 1950 г. пътническият и товарен транспорт в Турция се извършва главно по железопътен и морски път. Но след този период е направена промяна в политиката на железопътната система в Турция, като е придадено по-голямо значение на автомобилния транспорт. Железопътното строителство спира в резултат на препоръките на Маршал и САЩ. Дава се приоритет на строителството на магистрали, в резултат на което 50.3% от пътническия транспорт се осъществява по шосе, 42.2% по железопътен транспорт, 7.5% по море и 0.4% по въздух.

В таблица 2 е представено нагледно разпределението между отделните видове транспорт. Ясно се вижда намаления железопътен транспорт в процентно отношение от 1950 до 2009 г., както в товарния сектор, така и в пътническия.

В следващата таблица 3 са представени новоизградените железопътни линии по периоди. Обхванат е периода 1923-2020 г. Това е период от почти един век, който ясно показва посоката на развитие на този вид транспорт.

Табл. 3 Железопътен транспорт между 2003-2020 г.



Източник : <https://www.tcdd.gov.tr/>

В периода след 2003 г. Министерството на транспорта на Република Турция полага големи усилия да възроди този сектор. От 2003 г. в железниците са планирани и реализирани важни инвестиционни проекти. Представени са инвестиционни стратегии. Между 2003 г. и 2020 г. са построени общо 2149 километра железопътни линии, средно по 134 километра годишно.³ В момента продължава изграждането на 3872 километра железен път.

✓ *Възкръсването на железопътния транспорт след 2003г.*

Инвестиционната програма за железниците, изпълнявана през 2005 и 2006 г., има приоритетно значение измежду всички направени инвестиции в икономиката. Ето част от поставените цели:

»Изпълнение на високоскоростни, бързи и конвенционални железопътни проекти;

³ Акбулут Гюлпнар - Железопътен транспорт в Турция 2010 г., ISBN:9789944474887

» Модернизация на съществуващи пътища и гари;
» Свързване на железопътната мрежа с производствени центрове и пристанища;
» Развитие на напреднала железопътна индустрия заедно с частния сектор;
» Превръщане на страната във важна логистична база в региона, особено с логистични центрове, които се очаква да предоставят големи възможности за износ към Азия и Европа.

С новите инвестиции в железопътния сектор, много големи проекти са успешно изпълнени в съответствие с основните цели на развитието на местната железопътна индустрия. Ръководството на Турските държавни железници предприема нова корпоративна политика, която е изцяло ориентирана към търсене на нови инвестиции, постигане на стабилна финансова структура, съобразяване с изискванията на клиентите и обучение на персонала. Най-важните цели, с оглед развитието на железницата и предлагането на конкурентоспособна услуга са:

- да се убеди обществото в предимствата на високоскоростните влакове;
- да се осъществи реконструкция на железопътната инфраструктура;⁴
- да се осигури благоприятна среда за частния сектор.

За да се постигнат по-горе изброените цели се инвестират огромни средства в държавните железници, както следва:

- 349,08 млн. долара през 2003г.
- 688,46 млн. долара през 2004 г.
- 930,60 млн. долара през 2005 г.

През 2006 субсидията за държавната железопътна компания е “само” 619,61 млн. долара, но тази сума е пет пъти по-висока, в сравнение с отпуснатата финансова помощ през 2002.5

ДЕЙНОСТИ ПО КОНВЕНЦИОНАЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

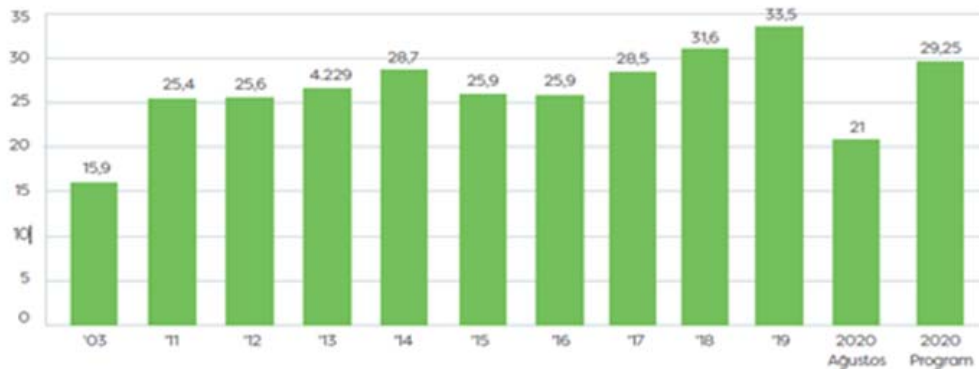
В резултат на изграждането на нови железопътни възлови линии, на обновяването на съществуващите и особено преминаването към по-ефективен режим на движение през 2004 г., пътническият и товарният железопътен транспорт се е увеличил значително и е постигнато по-добро използване на ресурсите. С всяка изминала година се увеличава обемът и на превозите. Докато през 2003 г. са превозени 15,9 милиона тона товари, количеството на превозените товари към август 2020 г. е 21 милиона тона.

Превозените товари чрез железницата в Турция за периода 2003-2019 г. са показани на фигура 1. Както се вижда на фигурата, превозените товари, които са били 15,9 милиона тона през 2003 г., са се увеличили със 17,6 милиона тона през 2019 г. и са достигнали 33,5 милиона тона. За период от 16 години е постигнат ръст от 110% в обема на товарните превози. През 2018 г. се вижда, че товарният железопътен транспорт е достигнал целта си от 30 милиона тона. През август 2020 г. са достигнати 21 милиона тона превозени товари. В края на годината превозените товари са изпълнени над планирания график с 29,9 милиона тона.

⁴Хасан Йетим – Турската железница, 2021г. ISBN 9786257517690

⁵ <https://www.tcdd.gov.tr/>

Фиг. 1 Железопътен товарен превоз мили/тон за 2003-2019 г.



Източник: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/>

Както е известно, ограничаването на международния транзит с цел предотвратяване на пандемията от Covid-19 през 2020 г. наруши веригата за доставки по целия свят. В този процес Турция незабавно предприе необходимите мерки за продължаване на железопътните товарни превози и остави границите отворени за железопътни превози.

През този период има значително преразпределение на превоз на товари от автомобилния към железопътния транспорт, като се наблюдава увеличение на международния железопътен товарен транспорт, поради предпазните мерки и ограниченията в международния транспорт.

Въпреки значителното намаление на пътническия транспорт поради епидемията от Covid-19, товарните транспортни операции в Турция и международни железопътни коридори не загубиха стойност въпреки свиването в секторите и завърши годината над планирания транспортен обем.

За да се подобри обемът на външната търговия и да се увеличи делът на железопътния транспорт в сектора, започна да се експлоатират международни блокови товарни влакове до европейски страни, централноазиатски и страни от Близкия изток в рамките на споразумения, сключени с различни държави. Значението на Средния коридор и Южния коридор, където се намира Турция, между Европа и Азия се увеличава с инвестициите на министерството на транспорта.

От Турция до Европа - България, Румъния, Унгария, Полша, Австрия, Словакия, Чехия, Сърбия, Босна и Херцеговина и Германия, по линия БТК (Баку-Тбилиси-Карс), блоковите товарни и пътническите железопътни превози достигат чак до Грузия, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Киргизстан и Таджикистан, както и до Русия и Китай. В допълнение, влакове се експлоатират до Иран и извън Иран през гранична гара Ван-Капъккой. Целта е да се увеличи текущият транспорт между Турция и Иран до 1 милион тона. Въпреки условията на пандемия от Covid-19 между Турция и Иран се обслужваха по 3 влака дневно.

На фигура 2 са илюстрирани железопътните връзки на страната с останалите държави.



Източник: <https://www.tcdd.gov.tr/>

Фиг. 2.

Подробно е представена система на придвижване в международен план.

Първият влак, превозващ експортни товари от Турция за Китай, заминава от Черкезкой на 4 декември 2020 г. Влакът изминава своя маршрут от 8693 км и достигна град Синджу в провинция Сиан в Китай на 19 декември 2020 г. Превозите продължават между Турция и Китайската народна република. От началото на 2020 г. транзитът на влакове между Азия и Европа се извършва през Мармарай, който свързва тези два континента без прекъсване.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С реализацията на започнатите проекти в инфраструктурата и развитието на железницата се цели увеличаване на дела на общия железопътен транспорт до 10% през 2023 г. и до 20% през 2035 г.

Днес в транспортния сектор, където екологичното съзнание се повишава все повече, се предвижда железниците да формират важна част в масовия транспорт и транспорта на дълги разстояния. От друга страна, конкуренцията на железниците с други транспортни подсистеми като магистрала и авиокомпаниите увеличават скоростта на развитие на този вид превоз.

Това е и причина през последния половин век железопътният транспорт да е сред приоритетните въпроси на транспортната политика в Турция. Крайната цел, която трябва да бъде постигната, е да се възвърне конкурентоспособността на железниците спрямо другите видове транспорт. Във връзка с това са изготвени редица разпоредби за премахване на правителствени намеси, за които се смята, че влияят неблагоприятно на работата на железниците. В страните, където железопътните услуги се предоставят от монополно публично предприятие, мнението е, че трябва да се осигури конкуренция. Реформите, насочени към създаване на вътрешносекторна конкуренция, се развиват в рамките на намаляване на ролята на държавата в железниците и осигуряване на участие на частния сектор в железопътните дейности.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Хасан Йетим – Турската железница, 2021г. ISBN 9786257517690
- [2] Горчин Омер – Железопътен товарен транспорт от гледна точка на логистиката и управлението веригата на доставки, 2016 г. ISSN : 9786053773559
- [3] Акбулут Гюлпънар - Железопътен транспорт в Турция 2010 г., ISBN:9789944474887
- [4] Хасан Йетим – Турската железница, 2021г. стр 56, ISBN 9786257517690
- [5] <https://www.tcdd.gov.tr/>

DEVELOPMENT AND INNOVATIVE PRACTICES IN THE RAILWAY SECTOR OF THE REPUBLIC OF TURKEY

Hyulia Alieva Shaibova, Emiliya Vaisilova

uliq_029@abv.bg, emvais@abv.bg

***Todor Kableshkov University of Transport,
158 Geo Milev Str., 1574, Sofia
THE REPUBLIC OF BULGARIA***

Key words: *railway transport, competitiveness, innovation, perspective, modernization, improvement of international railway transport, reconstruction*

Abstract: *This development observes the historical development of the railway in Turkey and the innovative practices that are applied to improve the quality of service and quality of performance.*

Taking a step-by-step look at construction, reconstruction and modernization from the first railway to the present day. The innovative management practices through which the accelerated development of Turkish railways has been achieved and maintained are also presented. Financial investments in different periods are also reflected, through which the importance given to this sector can be observed.

The measures taken during an emergency epidemic situation and the restructuring of the sector to work under such circumstances are reflected.

As a conclusion, a table of international infrastructure projects is presented in the development.