

# El mercado del sector ferroviario en Turquía

Abril 2015

Este estudio ha sido realizado por  
Manuel Martiño López Barral, bajo la supervisión de la  
Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Ankara

## ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO	3
2. DEFINICIÓN DEL SECTOR	4
3. OFERTA – ANÁLISIS DE COMPETIDORES	10
4. DEMANDA	19
5. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL	32
6. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS	33
7. PERSPECTIVAS DEL SECTOR	34
8. OPORTUNIDADES	41
9. INFORMACIÓN PRÁCTICA	46

## 1. RESUMEN EJECUTIVO

A lo largo de este estudio, se expone un amplio análisis sobre los principales factores a tener en cuenta a la hora de comprender y extraer una imagen clara del mercado y el sector de los ferrocarriles en Turquía.

En primer lugar, es preciso mencionar que dicho sector se caracteriza en la actualidad por estar inmerso en un importante proceso de modernización, reestructuración y ampliación, con un compromiso claro, por parte de la administración, por revertir unas cifras de pasajeros, carga y eficiencia, alejadas de lo que cabría esperar del desarrollo económico experimentado por el país en los últimos años.

Para comenzar, se necesita hacer mención al marco institucional dentro del cual se sitúa el mercado. En este sentido, hay que destacar el hecho de que hasta 2013, el sector en su conjunto (tanto las propias infraestructuras como la operatividad de las líneas) estaba organizado, dirigido y articulado por el TCDD (Ferrocarriles Estatales de la República de Turquía), Dirección General de la Administración de los Ferrocarriles del Estado, dependiente del Ministerio de Transporte.

El gran cambio, en este sentido, vino dado por la liberalización del sector en ese año, en el cual se articuló el marco legislativo que permitía la entrada a nuevos participantes en el mismo a través de un complejo proceso, aún no finalizado, de apertura legislativa de dicho mercado.

Como resultado de esos cambios, junto con la determinación estatal por desarrollar la infraestructura ferroviaria, se espera un aumento de las oportunidades existentes para las empresas internacionales del sector en los próximos años (se pretende llegar a los 25.000 km de líneas férreas), tanto en la construcción de las infraestructuras; en la operatividad de las líneas, como en todo tipo de materiales y bienes y servicios asociados al sector.

Hay que tener en cuenta, que estos desarrollos e inversiones se enmarcan dentro de los planes de desarrollo y políticas globales como los “Objetivos 2023”, que dentro de este sector, supondrá una inversión de 45 billones de dólares y girarán en torno a la alta velocidad, la optimización y mejora de la estructura existente, la ampliación de las conexiones internacionales, la mejora de la flota de ferrocarriles y el transporte metropolitano.

Además, se analizará también la composición de la demanda, los principales proyectos en marcha y previstos, la calidad y componentes de la oferta actual y las condiciones y consejos particulares para un mercado como el turco, complejo y en proceso de reestructuración y mejora.

## 2. DEFINICIÓN DEL SECTOR

Una de las principales muestras de desarrollo en un país son sus infraestructuras y las capacidades de los sistemas de transporte disponibles en el mismo. En este sentido, el transporte ferroviario de mercancías y personas se posiciona en un lugar de referencia en cuanto a las diversas modalidades por la extraordinaria relevancia cuantitativa en dicho sector transportes.

El ferroviario se trata, de hecho, de uno de los medios de transporte más baratos y con mayor capacidad de carga, tanto de mercancías como de personas. Es por ello que, ya desde hace varias décadas, los diversos gobiernos turcos han llevado a cabo un importante esfuerzo en pos del desarrollo de las infraestructuras habilitadoras de dicho medio de transporte.

En este sentido, los importantes avances llevados a cabo en este sector han ido parejos a un auge económico de Turquía, que, en el último lustro, ha experimentado un intenso y constante fortalecimiento.

### BREVE INTRODUCCIÓN DEL PAÍS

Turquía, se configura como un país de enorme relevancia geoestratégica, geopolítica, histórica, regional y mundial.

Situado entre Europa y Asia, y conectando el Mar Negro con el Mar Mediterráneo a través del Estrecho del Bósforo.

Turquía ha sido, y sigue siendo, una encrucijada de culturas, civilizaciones e ideas, cuna de múltiples costumbres y sede de numerosos acontecimientos históricos relevantes.

En los últimos años su economía ha experimentado un notable desarrollo, a la par de un incremento de la relevancia internacional, por situarse su territorio próximo a zonas “calientes” de la geografía mundial, configurándose así como una de las economías con mayor atracción para la inversión.

El país, se configura en la actualidad como una república democrática, parlamentaria, secular, unitaria y constitucional. Dicho sistema fue implementado por Mustafá Kemal Atatürk en 1923, tras la caída del Imperio Otomano y su descomposición orgánica tras la Primera Guerra Mundial.

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

A la hora de aproximarse de manera somera pero clara al estado actual del país, sirva la siguiente tabla informativa:

<b>Superficie (km2)</b>	<b>783.560 km2</b>
<b>Capital</b>	Ankara
<b>Población total (M habitantes)</b>	77. 695. 904 (2014)
<b>Moneda</b>	Lira Turca
<b>Jefe de Estado</b>	Recep Tayyip Erdogan (Presidente)
<b>Primer Ministro</b>	Ahmet Davutoglu (Primer Ministro)
<b>Evolución porcentual del PIB</b>	2,9% (2014). 4,1% (2013)
<b>PIB por habitante</b>	10.404 Dólares (2014)
<b>IPC</b>	8,80% (2014)
<b>Tasa de desempleo</b>	9,90% (2014)
<b>Miembro de la O.C.D</b>	Sí
<b>Miembro de:</b>	ONU, OTAN, OCDE, OSCE, UEO, OCE, COE
<b>Idioma oficial</b>	Turco
<b>Ciudades principales</b>	Ankara (Capital), Estambul, Izmir, Bursa, Adana, Gaziantep

Fuente: Elaboración propia

### DELIMITACIÓN DEL SECTOR

En este estudio, se pretende abordar y analizar el sector ferroviario en Turquía, enfocándolo hacia las perspectivas encaminadas a la comprensión de la actual situación, así como de las oportunidades y riesgos y posible evolución del mismo en los próximos tiempos.

Al tratarse de un sector tremendamente extenso, se abordará bajo la siguiente tipología de productos:

- Materiales ferroviarios fijos: equipamiento y vías férreas.
- Sistemas de señalización, comunicación y electrificación
- Material rodante: locomotoras y vagones.

A pesar de que la gran parte del estudio y del peso del sector radica en las líneas convencionales y en las de alta velocidad, también se ofrecerá información sobre las vías ferroviarias interurbanas, que abarcan desde el tranvía al metro.

### Clasificación arancelaria

Acorde a la nomenclatura del Sistema Armonizado (TARIC), el material relacionado con el sector ferroviario se agrupa en torno a las partidas

-Capítulo 73

Alude a las *manufacturas de fundición de hierro o acero*.

-Capítulo 85

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

Referencia a las *máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.*

-Capítulo 86

Hace alusión a *los vehículos y material para vías férreas o similares y sus partes, aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización para vías de comunicación.*

Capítulo	Descripción
<b>7302</b>	Elementos para vías férreas, de fundición, hierro o acero: carriles (rieles), contracarriles (contrarrieles) y cremalleras, agujas, puntas de corazón, varillas para mando de agujas y otros elementos para cruce o cambio de vías, traviesas (durmientes), bridas, cojinetes, cuñas, placas de asiento, placas de unión, placas y tirantes de separación y demás piezas concebidas especialmente para la colocación, unión o fijación de carriles (rieles) (TN701) (TN702)
<b>8530</b>	Aparatos eléctricos de señalización (excepto los de transmisión de mensajes), seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras, vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos (excepto los de la partida 8608) (TN701) (TN702)
<b>8601</b>	Locomotoras y locotractores, de fuente externa de electricidad o acumuladores eléctricos (TN701) (TN702) 8601 10 - De fuente externa de electricidad 8601 20 - De acumuladores eléctricos
<b>8602</b>	Las demás locomotoras y locotractores; ténderes (TN701) (TN702)
<b>8603</b>	Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados (excepto los de la partida 8604) (TN701) (TN702)
<b>8604</b>	Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados (por ejemplo: vagones taller, vagones grúa, vagones equipados para apisonar balasto, alinear vías, coches para ensayos y vagonetas de inspección de vías) (TN701) (TN702)
<b>8605</b>	Coches de viajeros, furgones de equipajes, coches correo y demás coches especiales, para vías férreas o similares (excepto los coches de la partida 8604) (TN701) (TN702)
<b>8606</b>	Vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles) (TN701) (TN702)
<b>8607</b>	Partes de vehículos para vías férreas o similares (TN701) (TN702)
<b>8608</b>	Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización, seguridad, control o mando para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos; sus partes (TN701) (TN702)
<b>8609</b>	Contenedores, incluidos los contenedores cisterna y los contenedores depósito, especialmente concebidos y equipados para uno o varios medios de transporte (TN701) (TN702)

## PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR TRANSPORTES EN TURQUÍA

En Turquía, ha predominado históricamente el transporte por carretera, tanto interurbano como entre ciudades y poblaciones. Desde el año 1950, se ha producido un importante descenso en las cantidades de personas y mercancías transportadas por vía férrea.

La mayoría del transporte, por tanto, se lleva a cabo por carretera, situándose a una enorme distancia el transporte por marítima, vía férrea, y aérea.

Desde los años 70, las políticas de desarrollo de los sistemas de ferrocarriles han venido estructuradas en torno a los llamados “Planes de desarrollo a cinco años” (*Five Year Development Plans*). Estos programas han sido calificados y enfocados por los sucesivos gobiernos como herramientas fundamentales de desarrollo socio-económico del país.

En especial, a partir de los años 90, se ha enfatizado de manera relevante la integración e inclusión del sistema ferroviario del país en las redes de transporte transeuropeas.

Con el aumento de la concienciación social respecto a cuestiones medioambientales y el desarrollo sostenible, en los últimos años de la década de los 90, y los primeros años de la del 2000, se puede observar un importante giro en las políticas llevadas a cabo en materia de transporte por parte de las autoridades, priorizando las inversiones en aquellos modos más eco-sostenibles.

El cambio principal se produce en torno a la potenciación de las infraestructuras férreas, al considerarse que no sólo se trata de un medio de transporte económico y que puede ayudar al desarrollo-país, sino también como poco contaminante.

Estas medidas han sido adoptadas, principalmente, como un intento de aproximación y homogeneización al entorno del sector en Europa y por un notable aumento de la popularidad y empleo de las líneas y tecnologías de la alta velocidad.

### PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS EN LA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES TURCOS

Se introduce a continuación, una pequeña tabla en la que, de manera visual y sencilla, se hace mención a la cronología de los principales acontecimientos ocurridos en dicho sector:

Año	Acontecimiento
1856	Primer ferrocarril en suelo turco entre Izmir y Aydın
1924	Comienzo de la nacionalización de los Ferrocarriles y más de 4.000 Kilómetros operables.
1953	Los ferrocarriles se convierten en una empresa estatal y se crea el TCDD
2008	Se construye la primera línea de alta velocidad
2013	Se liberaliza el sector ferroviario mediante la ley 6461
2023*	Red de más de 25000 km. Incorporación de casi 15000 km más, 10.000 de los cuales serán de alta velocidad.
2035*	1200 Km adicionales de alta velocidad.

\*Previsiones



### MARCO INSTITUCIONAL Y PLANES NACIONALES DE DESARROLLO

Las acciones en este campo son diseñadas y llevadas a cabo, en posición preponderante, por el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones, si bien y como se mencionará en epígrafes posteriores, Turquía está abordando en los últimos tiempos un importante proceso de liberalización del sector de los ferrocarriles, abriéndolo tanto a las empresas constructoras de infraestructuras, como a aquellas que deseen y pretendan operar el transporte ferroviario.



Ferrocarriles Estatales de la República de Turquía (en turco: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları o TCDD) es la empresa estatal que opera el sistema ferroviario en Turquía. La organización fue fundada en 1927, opera más de 10.991 kilómetros de líneas ferroviarias y es miembro de Interrail.

La TCDD se regula por el Decreto-Ley 233 de entidades sujetas a titularidad estatal y es dependiente orgánicamente del Ministerio de Transportes

El TCDD era (y sigue siendo por el momento de facto) el ente encargado de la construcción, puesta en marcha, renovación, mantenimiento, control, organización y coordinación de todo aquello concerniente a los ferrocarriles,

tanto convencionales como de la alta velocidad.

Tras la entrada en vigor de la Ley 6461, de “Liberalización del Transporte Ferroviario Turco”, publicado en el Boletín Oficial (Official Gazzete) el 24 de Abril del 2013, se divide la administración/gestión de las líneas y la construcción de infraestructuras. Así, el TCDD como entre “proveedor” de infraestructuras, seguirá estando ligado a TCDD Transport Inc. que será el operador de infraestructuras,

Así mismo, se ha creado la TCDD Taşımacılık A.Ş., empresa afiliada que funcionará bajo un régimen empresarial de competencia de mercado abierta.

Es preciso mencionar que este proceso, aún no completado, conduciría a una situación esperada de libre mercado.

Por otro lado, y en cuanto a la estructura, TCDD, se estructura de manera regional a través de 7 Directorados Generales y 20 Departamentos y es miembro de Interrail, la Unión Internacional de Ferrocarriles.

Así mismo, existen una serie de empresas (filiales) de él dependientes:

-TULOMSAS (Locomotive and Motor Corporation of Turkey). Con base en Eskisehir, que fabrica locomotoras bajo licencia.

-TUVASAS (Wagon Industry Corporation of Turkey). Establecida en Adapazari, que fabrica vagones de pasajeros.

-TUDEMSAS (Railway Machines Industry Coporation of Turkey). Emplazada en Sivas, fabricante de vagones de carga/mercancías.

A su vez, la supervisión, coordinación y relaciones del TCDD a nivel gubernamental, es ejecutada por el mencionado Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones.



En cuanto a su organización, el TCDD se organiza en torno a departamentos sectoriales, geográficos y empresas filiales a él ligadas.

### **Mención a los planes nacionales de Transporte y los Planes de Desarrollo.**

A pesar de que este punto, será objeto de desarrollo más adelante, en relación al análisis de las oportunidades que el mercado brinda a las empresas de cara al futuro próximo, es preciso realizar llegado este punto, una breve alusión a los planes de Transporte y Desarrollo.

Así, es importante, igualmente, mencionar que es este Ministerio el que elabora los Planes Nacionales de Transporte, que se insertan en unas políticas globales aún más amplias, como son los Planes Nacionales de Desarrollo, que afectan a múltiples sectores económicos.

En la actualidad, está vigente el 10º Plan Nacional de Desarrollo, que se lleva a cabo a lo largo de cuatro años, (2014-2018). En él, se atribuye un +/- 35% de los presupuestos nacionales al sector transportes (infraestructuras, reparaciones, habilitaciones...).

El principal objetivo es estructurar y mejorar las infraestructuras que conectarán los centros de producción y los consumo dentro y fuera de Turquía. Para ello, y según el propio TCDD, se destinarán 45 billones de dólares al sector de los ferrocarriles hasta el 2023.

En cuanto a objetivos de índole geoestratégica, se pretenderá a través de este plan, fortalecer las conexiones especialmente con la red europea de transportes, el Cáucaso y Oriente Medio.

Dentro de este sector, se destacan los proyectos de fomento y refuerzo del sector de los ferrocarriles, del que se espera que, poco a poco, vaya substituyendo al transporte por carretera como eje fundamental de la vertebración económico-social del país.

# 3. OFERTA – ANÁLISIS DE COMPETIDORES

A lo largo de este epígrafe, se expondrán una serie de informaciones, detallados en la medida de lo posible, a partir de los datos oficiales disponibles, a través de los que abordar una imagen del sector desde la perspectiva de la oferta, en sus diversos parámetros.

En primer lugar, se abordaran las empresas filiales de la TCDD, para a continuación tratar sobre aquellas otras asociadas, así como las fábricas asociadas de manera directa o indirecta, diversos datos del servicio e informaciones sobre el mercado en relación al TARIC y países, además de recoger las empresas internacionales más relevantes.

## PANORAMA DE LA OFERTA Y COMPETIDORES DEL SECTOR EN TURQUÍA

En primer lugar, mencionaremos las empresas filiales de la TCDD, en las que dicho organismo ha cristalizado tras su reorganización y preparación para el nuevo marco, anteriormente mencionado, de libre competencia:

Actualmente, son las siguientes (se incluyen algunos datos):

-TULOMSAS (Locomotive and Motor Corporation of Turkey). Con base en Eskisehir, que fabrica locomotoras bajo licencia.

-TUVASAS (Wagon Industry Corporation of Turkey). Establecida en Adapazari, que fabrica vagones de pasajeros.

-TUDEMSAS (Railway Machines Industry Coporation of Turkey). Emplazada en Sivas, fabricante de vagones de carga/mercancías.

Se añaden a continuación diversos cuadros ilustrativos en los que se reflejan los datos principales de las mismas, tales como capital, personal, capital, tipo de producción y capacidad de la misma y de las reparaciones:

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

### Empresas afiliadas al TCDD. Datos.

Nombre de la compañía	Capital (Millón)	Área total (1000 m <sup>2</sup> )			Personal		Tipo de producción	Capacidad de producción	Clase de reparación	Capacidad de reparación
		Techada	Abierta	Oficiales	Contratado	Trabajadores				
TÜLOMSAŞ	150	195	305	90	264	1.086	E-DE mainline and DH shunting Locomotive Freight wagon with BOGIE Various types of diesel motors -Traction motor İ-Bogie	100- Unidades 500- Unidades 100 - Unidades 500- Unidades 3000- Unidades	-E-DE mainline and DH shunting Locomotive -Freight wagon with bogie - Diesel motors -Traction motor -Alternator	30 Unidades 250 Unidades 50 Unidades 200 - Unidades 50 - Unidades
TÜVASAŞ	80	81	248	63	255	704	Passenger Coaches Diesel Railbus Generator Coaches	35 - Unidades 30 - Unidades 10 - Unidades	Various of Rail Vehicles	500 -Unidades
TÜDEMSAŞ	180	102	317	52	234	969	Freight wagon with Bogie	421- Unidades	Freight Wagon	1.759 -Unidades

Fuente:Informe anual 2013 de la TCDD. Adaptado.

### Convenios concretos de asociación o unión del TCDD con otras empresas. 2013

Igualmente, es preciso hacer alusión a las empresas que, para determinados proyectos o fines concretos han tenido contacto con la TCDD (hoy, como se ha mencionado, en proceso de liberalización) y han tenido presencia en Turquía.

NOMBRE DE LA EMPRESA	Año de fundación/creación	OBJETIVO	Capital Nominal (TL)	TCDD	
				Participación (TL)	%
İZBAN	2007	Operar el transporte público de acuerdo con los estándares de metro en las líneas Aliğa-Alsancak y Alsancak-Buca - Cumaovası líneas.	125.000.000	62.500.000	50,00
HYUNDAI EUROTEM A.Ş.	2006	Producir modernos rolling-stock en Turquía	6.000.000	900.000	15,00
VADEMSAŞ Voestel-pine Kardemir Demiryolu Sis.Sn.Tic A.Ş.	2010	Los interruptores apropiados para la producción convencional y de alta velocidad.	17.595.000	2.639.250	15,00
SİTAŞ Sivas Travers İmalat Sanayi ve Ticaret A. Ş.	2010	Fabricación de varios tipos de traviesas bajo diferentes normativas.	7.000.000	1.050.000	15,00
EUROFIMA	1955	Proveer de equipamiento uniforme de ferrocarriles a los accionistas y organizar las finanzas.	6.213.740.000	2.485.496	0,04
INTERCONTAINER INTERFRIGO ICF	1949	Para la fabricación de vagones refrigerados y asignar estos vagones para ferrocarriles.	53.737.950	618.753	1,15
BCC	1925	Para reducir la cantidad de deudas y créditos entre los miembros por vía de la compensación central.	323.749	2.202	0,68

Fuente: Informe anual 2013 de la TCDD. Adaptado

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

### Fábricas asociadas (directa o indirectamente) al TCDD. 2013

Se especifican, a continuación, una serie de fábricas que igualmente han estado asociadas a la “oferta única” que hasta el comienzo del proceso de liberalización aún en marcha, representaba el TCDD.

NOMBRE DE LA EMPRESA	AÑO DE FUNDACIÓN N/ creación	Área (m2)		PERSONAL			PRODUCCIÓN							
		Techado	Cielo Abierto	Oficiales	Contratados	Trabajadores	Tipo	Capacidad	Fabricación					
Ankara Railway Factory	1944	94.476	68.824	11	53	155								
Behiçbey Rail Welding and Track Machines Repair Factory	1969	50.000	10.000	7	30	69	Long Rail Welding	15.000	0					
Sivas Concrete Sleeper Factory	1979	150.233	13.255	6	29	236	Sleeper	400.000	284.194					
Afyon Concrete Sleeper Factory	1962	78.400	12.250	6	16	156	Sleeper	250.000	195.358					
Çankırı Turnout Factory	1992	73.438	17.000	4	20	95	Turnout	250	165					

Fuente: Informe anual 2013 de la TCDD. Adaptado

### Datos de las líneas de alta velocidad en Turquía. 2013

Así mismo, será preciso especificar una serie de datos sobre la Alta Velocidad en Turquía, que como ilustran las cifras, se ha desarrollado de manera importante en fechas recientes.

Y es que si se comparan los datos de las Líneas de Alta Velocidad Turcas con el resto de mercados, se puede observar una clara apuesta por gubernamental por desarrollar sus capacidades en el país.

Como podemos ver, en los datos abajo especificados, y teniendo en cuenta las obras que se están llevando a cabo actualmente, Turquía contaba en 2013 con 888 kilómetros de Alta Velocidad (cuando en 2009 apenas había 397) y un stock de 12 tras incorporar 5 nuevas unidades en el año 2010.

Igualmente, este aumento y desarrollo de las infraestructuras férreas de Alta Velocidad ha dado como resultado un simultáneo incremento del número de pasajeros que emplean los trenes y vías con estas características. En este sentido, de los 942.341 pasajeros en 2009, se ha pasado a 4.207.324 a lo largo del año 2013 (a falta de los datos globales consolidados del 2014).

Número de coches por tren	6
Número de asientos por tren	419
Longitud del tren	158,5
Tipología de material rodante	MB5126A
Velocidad máxima alcanzable	250 km/h
Eje de carga	17 ton
Potencia/tren	4800 kw
Voltaje de la línea catenaria	25 kV 50 Hz
Tipo de señalización	ETCS level 1, ATS

Fuente: Informe anual 2013 de la TCDD. Adaptado

	2009	2010	2011	2012	2013
Longitud de Líneas (km)	397	888	888	888	888
Stock de trenes	7	12	12	12	12
Capacidad total	2.933	5.028	5.028	5.028	5.028
Trenes-km	666.908	1.711.836	2.334.688	3.460.766	4.012.220
Asientos-km(103)	279.435	717.259	978.234	1.422.375	1.649.022
Número de pasajeros	942.341	1.889.666	2.556.515	3.349.524	4.207.324
Pasajeros-km (103)	236.813	476.068	664.981	914.019	1.185.377

Fuente: Informe anual 2013 de la TCDD. Adaptado

### COMERCIO INTERNACIONAL MERCADO FERROVIARIO POR PAÍS Y TARIC

Del mismo modo, es tremendamente relevante reflejar la distribución del comercio internacional por TARIC y país de aquellos productos asociados a dicho mercado.

Observando dichos datos, podemos destacar las siguientes conclusiones:

-Es evidente que existen importantes diferencias entre los diversos códigos TARIC, en primer lugar porque el volumen monetario de las transacciones oscila enormemente entre ellos, y en segundo lugar, porque dependiendo de dichos códigos, son diferentes los países que presentan unos mayores volúmenes de ventas.

Así, aparecen diversos y numerosos países dependiendo del TARIC concreto, siendo los más importantes, entre otros: Estados Unidos, Austria, España, Irán, Alemania, República Checa, Polonia, Rusia, Corea del Sur, Estonia. Se omiten dichos listados dado que en este sector, la competencia por países presenta mucha menos importancia que la competencia en función de empresas ya que los contratos son, en general, punto de concurrencia de grandes empresas de todo el mundo, consolidadas por su marca propia y no tanto en cuanto a país de procedencia.

-Respecto a las relaciones comerciales de estos TARIC en cuanto a España, hay que precisar que varía de manera importante dependiendo de cuál se trate. Si bien destaca especialmente en algunos como el 8608 (Material fijo de vías férreas o similares), el 7302 (Elementos para vías férreas, de fundición, hierro o acero) y el 8530 (Aparatos eléctricos de señalización (excepto los de transmisión de mensajes), seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras, vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos -excepto los de la partida 8608- )

Es así que en los datos de estos tres TARIC, podemos observar un flujo constante anual, que si bien oscila, presentan volúmenes relevantes de importación desde el 2010 hasta el 2014, suponiendo en todos los casos varios millones de euros.

Así pues, a continuación, se especifican los datos del mercado turco en cuanto a los productos correspondientes a los códigos TARIC arriba especificados. Las cifras recogidas avanzan hasta el año 2014.



Datos de importación

Código arancelario	2010	2011	2012	2013	2014
<b>7302</b>	\$112.720.174,00	\$92.467.816,00	\$79.346.216,00	\$69.221.757,00	\$36.794.826,00
<b>España</b>	<b>\$577.180,00</b>	<b>\$276.891,00</b>	<b>\$9.150.883,00</b>	<b>\$18.547.644,00</b>	<b>\$4.702.402,00</b>
<b>8530</b>	\$46.851.225,00	\$85.920.236,00	\$39.150.430,00	\$91.157.575,00	\$62.750.697,00
<b>España</b>	<b>\$11.901.897,00</b>	<b>\$15.953.444,00</b>	<b>\$14.518.849,00</b>	<b>\$42.408.173,00</b>	<b>\$19.144.462,00</b>
<b>8601</b>	\$339.200,00	\$366.864,00	\$532.737,00	\$125.000.165,00	\$62.739.547,00
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8602</b>	\$3.375.619,00	\$8.554.373,00	\$2.426.154,00	\$4.679.124,00	\$42.650.465,00
<b>España</b>	-	-	-	<b>\$356.689,00</b>	-
<b>8603</b>	\$388.978.480,00	\$546.301.416,00	\$361.734.289,00	\$264.575.677,00	\$313.222.569,00
<b>España</b>	<b>\$174.739.916,00</b>	<b>\$144.757.187,00</b>	<b>\$87.086.910,00</b>	-	-
<b>8604</b>	\$5.251.754,00	\$46.136.659,00	\$78.067.782,00	\$36.829.100,00	\$5.236.296,00
<b>España</b>	-	-	-	<b>\$2.697.655,00</b>	-
<b>8605</b>	\$218.325,00	\$257.605,00	\$27.759,00	\$89.720,00	-
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8606</b>	\$5.904.317,00	\$19.188.611,00	\$5.186.993,00	\$7.609.679,00	\$30.300.806,00
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8607</b>	\$74.580.667,00	\$103.736.510,00	\$86.498.064,00	\$94.246.534,00	\$96.558.126,00
<b>España</b>	<b>\$8.595.393,00</b>	<b>\$901.668,00</b>	<b>\$4.021.280,00</b>	<b>\$7.038.395,00</b>	<b>\$2.810.677,00</b>
<b>8608</b>	\$39.984.395,00	\$12.950.480,00	\$6.872.541,00	\$43.232.188,00	\$37.781.194,00
<b>España</b>	<b>\$14.922.969,00</b>	<b>\$2.095.783,00</b>	<b>\$4.983.833,00</b>	<b>\$31.008.244,00</b>	<b>\$21.270.841,00</b>
<b>8609</b>	\$7.843.201,00	\$8.804.064,00	\$8.168.666,00	\$7.710.103,00	\$19.300.791,00
<b>España</b>	<b>\$6.013,00</b>	<b>\$560.032,00</b>	<b>\$3.963.846,00</b>	<b>\$58.176,00</b>	<b>\$175.172,00</b>

Datos de exportación

En cuanto a los datos de exportación, es preciso mencionar que ninguno de ellos representa una relevancia excesiva en cuanto a relación con España, siendo en este caso el código 8604 (Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados) el que presenta el valor más elevado que, pese a todo, es inferior al millón de dólares.

Por otro lado, el TARIC que representa el valor más elevado en 2014 es, con diferencia, el 8603 (Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados -excepto los de la partida 8604-).

Código arancelario	2010	2011	2012	2013	2014
<b>7302</b>	\$33.473.862,00	\$48.397.605,00	\$26.977.807,00	\$34.611.109,00	\$29.520.783,00
<b>España</b>	-	-	<b>\$269.514,00</b>	<b>\$178.241,00</b>	<b>\$66.674,00</b>
<b>8530</b>	\$10.040.538,00	\$7.464.119,00	\$8.005.586,00	\$6.594.728,00	\$5.190.403,00
<b>España</b>	<b>\$2.593,00</b>	<b>\$29.909,00</b>	<b>\$2.484,00</b>	<b>\$120.782,00</b>	<b>\$44.491,00</b>
<b>8601</b>	-	\$4.887,00	\$11.667,00	\$64.679,00	\$170.799,00
<b>España</b>	-	-	<b>\$11.324,00</b>	-	-
<b>8602</b>	\$128.519,00	-	\$8.693.912,00	\$22.072.041,00	\$30.704.080,00
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8603</b>	\$366.641,00	\$89.824.002,00	\$97.172.759,00	\$90.548.450,00	\$76.776.905,00
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8604</b>	\$631.212,00	\$15.451,00	\$12.798,00	\$3.048.998,00	\$7.854.454,00
<b>España</b>	-	-	-	-	<b>\$935.409,00</b>

Código arancelario	2010	2011	2012	2013	2014
<b>8605</b>	\$314.775,00	\$350.153,00	-	\$39.592.875,00	-
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8606</b>	\$195.963,00	\$3.865.782,00	\$968.055,00	\$163.063,00	\$154.109,00
<b>España</b>	-	-	-	-	-
<b>8607</b>	\$8.314.790,00	\$8.642.902,00	\$10.442.339,00	\$15.054.539,00	\$23.423.160,00
<b>España</b>	\$150.440,00	\$85.224,00	\$250.329,00	\$141.624,00	\$294.248,00
<b>8608</b>	\$1.512.589,00	\$4.147.970,00	\$1.764.637,00	\$4.678.083,00	\$4.130.778,00
<b>España</b>	\$24.132,00	-	-	-	\$1.469,00
<b>8609</b>	\$5.376.669,00	\$8.278.885,00	\$7.950.235,00	\$8.195.331,00	\$7.157.866,00
<b>España</b>	\$1.857,00	\$382.506,00	\$3.940,00	-	\$528.700,00

Fuente: UN Statistics – Proclarity

### EMPRESAS INTERNACIONALES EN EL SECTOR

Son muchas las empresas internacionales que tienen o han tenido algún tipo de participación en el sector, pero hay un número limitado de ellas que tienen especial relevancia a la hora de ser tenidas en cuenta al acceder a licitaciones, ya que son importantes participantes habituales:

Como fabricantes de material rodante presentes en el mercado, es preciso mencionar: ABB, Ansaldo Breda, Alstom, Bombardier, CAF, CNS, Duewag, Gotha, Hyundai Rotem, Siemens, Skoda y próximamente CSR. Por su parte, cabe resaltar las siguientes empresas participantes habituales en las licitaciones turcas y previsibles actores en el corto y medio plazo, entre otras, para las 80 licitaciones relacionadas con el sector del material rodante en este año 2015<sup>1</sup>:

#### CAF

CAF fue la primera empresa en vender trenes de alta velocidad para este mercado. Existen 12 trenes actualmente utilizados en Turquía producidos por la CAF. Muchos vagones de esta compañía también se están utilizando en las ciudades turcas.

#### Siemens

Siemens fue la segunda empresa con HST vendidos a Turquía. Un Siemens Velaro ya ha sido entregado a Turquía y seis más están ya preparados para ser enviados. Otros 10 conjuntos HST se encuentran ahora bajo proceso de evaluación legal. Siemens no necesita socios locales para el Mercado ya que tiene su propia representación en el país.

#### Hyundai Rotem

Se espera que Hyundai Rotem participe en los concursos futuros. En este sentido, la empresa tiene ventaja poseer una filial local, Hyundai Eurotem, en Adapazari, Turquía. Los trenes del Marmaray ya han sido fabricados por ella.

Hyundai Rotem fue seleccionado, así mismo, recientemente, para nuevos proyectos de tranvías en Izmir y metros en Estambul.

<sup>1</sup> artículo-informe en “railturkey.org, fechado a 17 de Marzo de 2015, de Onur Uysal: <http://railturkey.org/2015/03/17/tcdd-tender-for-80-hst-sets/>

### **Talgo**

Talgo anunció su socio local para licitaciones HST: Tumosan, una empresa de fabricación de motores turca. Ambos firmaron un memorando de entendimiento para la producción local y la inversión conjunta en Turquía.

### **Bombardier**

Bombardier anunció recientemente un acuerdo con una compañía turca para la producción local de los conjuntos del HST. No se ha proporcionado todavía –a día de hoy- el nombre de la empresa.

Bombardier representa un papel muy activo en el transporte urbano con vagones en varias ciudades de Turquía.

### **Alstom**

Alstom ha anunciado que está buscando un socio en Turquía licitaciones de la TCDD. Recientemente, Alstom eligió Estambul como emplazamiento para su oficina central regional para Oriente Medio y África.

Actualmente, vagones de Alstom están siendo utilizados en varias ciudades turcas, y ha llegado a producir conjuntamente con Durmazlar, una empresa local que produce tranvías y LRVs.

### **Ansaldo Breda**

Tranvías de AnsaldoBreda se están utilizando actualmente en dos ciudades de Turquía. En 2009, AnsaldoBreda ya anunció que estaba buscando un socio en Turquía para la producción local. Anteriormente, la compañía ya contaba con una asociación estratégica con Temsa para la producción de autobuses para Kocaeli.

### **CSR**

La empresa china CSR ha sido la ganadora de varios contratos para los sistemas urbano de transporte en diversas ciudades turcas. Tanto el Gobierno como el sector privado chino están llevando a cabo un importante esfuerzo para tartar de tomar relevancia en el sector de la construcción de infraestructuras ferroviarias y de los propios trenes. No obstante, por el momento, aún no ha llevado a cabo movimientos importantes en este sentido.

### **Otras**

Existen también otras dos compañías turcas de ferrocarriles, Durmazlar e Istanbul Ulasim o Bozankaya, que están operando también en las mismas franjas de mercado y han resultado también adjudicatarias de determinados proyectos en los últimos tiempos.

# 4. DEMANDA

En este punto, se tratará de analizar las diversas potencialidades de la demanda del sector en Turquía. Para ello, se tomará como base los diversos datos que, de algún modo, están estrechamente ligados a la evolución del sector en tanto en cuanto determinan su funcionalidad, capacidad, interés, solicitud de servicios y posibles políticas de expansión del mismo.

Para ello, en primer lugar, vamos a abordar el número de pasajeros que emplean el ferrocarril como medio de transporte en sus desplazamientos:

Año	Longitud de líneas (km)	NºPasajeros (Miles)	Cantidad de carga (Toneladas) (Miles)	Tren-Kilómetro (Miles)	Pasajeros-Kilómetro (Miles)	Toneladas-Kilómetro (Miles)
2010	9 594	84 173	24 355	39 025	5 491 000	11 462 000
2011	9 642	85 752	25 421	40 332	5 882 000	11 677 000
2012	9 642	70 284	25 666	35 332	4 598 000	11 670 000
2013	9 718	46 441	26 597	28 945	3 775 000	11 177 000

Fuente: TURKSTAT

Como podemos ver en la tabla anterior, si bien la longitud de líneas ha aumentado ligeramente, el número de pasajeros ha descendido, especialmente en el año 2013. Ante este descenso acusado de pasajeros por kilómetro (823.000 –en miles-) y el también significativo descenso en el número de toneladas por kilómetro, el Gobierno ha tomado la decisión de aumentar y mejorar las líneas existentes, a la vez que aceleraba el proceso de liberalización, de cara a mejorar de nuevo estos datos en los años venideros.

Esto se llevará a cabo a través de las importantes inversiones estatales que se llevarán a cabo en próximos años de cara a desarrollar y mejorar los sistemas de ferrocarriles y su utilidad.

Igualmente, la liberalización del sector ansía generar una dinámica de mejora constante de la eficiencia, rentabilidad y adecuación de la oferta a la demanda y de los servicios ofrecidos.

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

### Longitud de ferrocarriles, kilómetros de trenes, toneladas-kilómetro y carga de transporte

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>KM de líneas de ferrocarriles</b>	<b>11 405</b>	<b>11 940</b>	<b>12 000</b>	<b>12 008</b>	<b>12 097</b>
No electrificadas	8 735	8 779	8 841	8 792	8 793
Electrificadas	2 670	3 161	3 159	3 216	3 304
Alta Velocidad	397	888	888	888	888
<b>Línea principal</b>	<b>9 080</b>	<b>9 594</b>	<b>9 642</b>	<b>9 642</b>	<b>9 718</b>
Líneas no electrificadas	6 767	6 803	6 853	6 802	6 796
Electrificadas	2 313	2 791	2 789	2 840	2 922
Alta Velocidad	394	872	872	872	872
<b>Estación y líneas de conexión</b>	<b>2 325</b>	<b>2 346</b>	<b>2 358</b>	<b>2 366</b>	<b>2 379</b>
Líneas no electrificadas	1 968	1 976	1 988	1 990	1 997
Electrificadas	357	370	370	376	382
Alta Velocidad	3	16	16	16	16
<b>Kilómetros de trenes</b>	<b>41 788</b>	<b>39 025</b>	<b>40 332</b>	<b>35 332</b>	<b>28 945</b>
<b>Kilómetros de tren (de pasajeros)</b>	<b>23 698</b>	<b>21 274</b>	<b>22 209</b>	<b>17 319</b>	<b>14 585</b>
Suburbano	4 452	4 337	4 315	3 133	1 338
Línea principal	19 246	16 937	17 894	14 186	13 247
Tren de Alta velocidad	667	1 712	2 335	3 461	1 615
<b>Kilómetros de tren (mixtos)</b>	<b>584</b>	<b>583</b>	<b>574</b>	<b>526</b>	<b>292</b>
<b>Kilómetros de tren (carga)</b>	<b>17 297</b>	<b>16 902</b>	<b>17 253</b>	<b>17 244</b>	<b>13 918</b>
<b>Kilómetros de tren (servicio)</b>	<b>209</b>	<b>266</b>	<b>296</b>	<b>243</b>	<b>150</b>
<b>Tonelada-Kilómetro (en miles)</b>	<b>10 326 000</b>	<b>11 462 000</b>	<b>11 677 000</b>	<b>11 670 000</b>	<b>11 177 000</b>
Doméstico	9 308 000	10 282 000	10 311 000	10 473 000	10 241 000
Internacional	855 000	1 018 000	992 000	750 000	509 000
<b>Carga de equipaje</b>	-	-	-	-	-
Carga administrativa	163 000	162 000	374 000	447 000	427 000
<b>Tonelada (miles)</b>	<b>21 813</b>	<b>24 355</b>	<b>25 421</b>	<b>25 666</b>	<b>26 597</b>
Doméstico	18 911	21 124	22 198	22 764	23 341
Internacional	2 359	2 692	2 555	2 123	1 712
<b>Carga de equipaje</b>	-	-	-	-	-
Carga administrativa	543	539	668	779	1 544
<b>Transporte a muelle y puertos (tonelada) Miles.</b>	<b>25 631</b>	<b>20 090</b>	<b>15 321</b>	<b>12 934</b>	<b>16 074</b>
Carga	13 518	10 842	7 924	7 182	8 978
Descarga	12 113	9 248	7 397	5 752	7 096

Fuente: Turkstat.

De la tabla anterior, podemos extraer en primer lugar, el aumento ya anteriormente mencionado, en el número de kilómetros de línea existentes hasta los 12.097 y el ligero incremento (54 nuevas) en el número de estaciones existentes desde el 2009.

Igualmente, se puede observar un descenso en el número de kilómetros de trenes (vagones) existentes, en principio, previsiblemente causado por el descenso de pasajeros y carga en los trenes de mercancía, además de la implementación de mejoras de los vagones tanto de pasajeros como de carga, que lleva consigo una mejor optimización del espacio en trenes.

Del mismo modo, podemos observar como las toneladas desplazadas han aumentado muy ligeramente, notándose especialmente en el transporte a muelles y puertos (+3,63%).

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

Por último, es preciso hacer mención a los aumentos en los volúmenes tanto de carga (25 %) como de descarga (23,37%).

### Transporte de pasajeros por ferrocarril (en miles)

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Asientos-Kilómetro</b>	<b>8 537 000</b>	<b>7 515 000</b>	<b>8 317 000</b>	<b>6 551 000</b>	<b>4 246 000</b>
Suburbano	2 880 000	2 369 000	2 652 000	2 442 000	734 000
Línea principal	5 657 000	5 146 000	5 665 000	4 109 000	3 512 000
Alta velocidad	279 435	717 259	978 234	1 422 375	1 649 022
<b>Número de pasajeros</b>	<b>80 092</b>	<b>84 173</b>	<b>85 752</b>	<b>70 284</b>	<b>46 441</b>
Suburbano	57 253	59 901	59 426	50 361	25 451
Línea principal	22 839	24 272	26 326	19 923	20 990
Alta Velocidad	942	1 890	2 557	3 350	4 207
<b>Pasajeros Kilómetro</b>	<b>5 374 000</b>	<b>5 491 000</b>	<b>5 882 000</b>	<b>4 598 000</b>	<b>3 775 000</b>
Suburbano	1 802 000	1 885 000	1 880 000	1 592 000	755 000
Línea principal	3 572 000	3 606 000	4 002 000	3 006 000	3 020 000
Alta velocidad	236 813	476 068	664 981	914 019	1 186 000

Fuente: Turkstat.

En esta tabla, puede comprobarse, esencialmente, el descenso en los últimos años en el número de pasajeros y usuarios si bien es especialmente relevante destacar que a pesar de estos datos, el número de pasajeros en las líneas de alta velocidad ha aumentado hasta situarse en una cifra total más de cuatro veces superior a la existente en 2009 dando muestra de la demanda de este servicio.

### Número de locomotoras diesel y vagones

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Trenes de alta velocidad</b>	-	7	12	12	12	12
<b>Locomotoras Diesel</b>	<b>549</b>	<b>550</b>	<b>544</b>	<b>542</b>	<b>542</b>	<b>537</b>
Línea principal	494	502	498	496	496	491
“Maneuver”	55	48	46	46	46	46
<b>Locomotoras eléctricas</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>45</b>	<b>56</b>	<b>53</b>
Automotor eléctrico	83	83	99	101	108	113
Automotor diesel	44	52	55	56	67	77
<b>Vagón de carga</b>	<b>17 079</b>	<b>17 607</b>	<b>17 773</b>	<b>18 200</b>	<b>18 167</b>	<b>18 607</b>
<b>Coche de pasajeros</b>	<b>995</b>	<b>990</b>	<b>965</b>	<b>962</b>	<b>944</b>	<b>933</b>

Fuente: Turkish State Railways. A través de Turkstat

Respecto a la tabla que refleja el número de locomotoras y vagones, podemos mencionar, inicialmente, que el número de trenes de alta velocidad se ha mantenido invariable en 12 unidades, el de línea principal ha descendido ligeramente y lo mismo ha sucedido con las locomotoras eléctricas desde el 2009.

Por su parte, los automotores eléctricos y los diésel han aumentado y todo indica que seguirán haciéndolo en fechas próximas.

Por último, el número de vagones de carga ha aumentado en el último año mientras que el de coches de pasajeros ha descendido ligeramente.



### Cifras y consecuencias de los accidentes de ferrocarril

A continuación, se tratan de precisar los datos sobre siniestralidad en el sector de los ferrocarriles, por considerarlo importante de cara a obtener conclusiones sobre la necesidad de posibles mejoras a realizar en este sentido, y mostrar una imagen clara de un aspecto relevante a la hora de valorar el sector en su conjunto.

Naturaleza del siniestro y consecuencias	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Número de accidentes totales</b>	<b>386</b>	<b>299</b>	<b>194</b>	<b>177</b>	<b>147</b>	<b>89</b>
Número de accidentes	175	131	82	79	58	27
Atropellos	93	83	66	56	45	29
Colisiones en paso a nivel o cruces	118	85	46	42	44	33
<b>Total de fallecidos</b>	<b>111</b>	<b>89</b>	<b>69</b>	<b>71</b>	<b>55</b>	<b>45</b>
Pasajeros	9	7	3	1	3	1
Empleados de ferrocarril	1	1	2	2	2	1
Atropellos de personas	64	43	39	32	27	20
Colisiones en paso a nivel o cruces	37	38	25	36	23	23
<b>Numero de heridos totales</b>	<b>247</b>	<b>303</b>	<b>142</b>	<b>112</b>	<b>101</b>	<b>52</b>
Pasajeros	91	47	41	14	18	-
Empleados de ferrocarril	7	9	8	11	17	-
Atropellos de personas	35	44	29	26	19	9
Colisiones en paso a nivel o cruces	114	203	64	61	47	43

Fuente: Turkish State Railways. A través de Turkstat

Así, podemos observar en todos los parámetros cómo el número de siniestros ha disminuido en todos sus modalidades, si bien, dónde más claro se ve, es observando las cifras globales. Estas, han pasado de 386 accidentes en 2008 a 89 accidentes en 2013.

### Longitud de las líneas ferreas, pasajeros, carga de transporte y tonelada kilómetro

A modo de sumario conciso, en el siguiente gráfico se ven reflejadas las tendencias a las que se ha hecho mención hasta ahora.

AÑO	Longitud de los ferrocarriles	Nº Pasajeros	Cantidad de carga	Km. de tren	Pasajeros-Km	T./Km
	(km)	Miles	Miles T.	Miles	Miles	Miles
2000	8 671	85 343	18 524	45 624	5 832 577	9 895 346
2001	8 671	76 323	14 618	41 733	5 568 302	7 561 601
2002	8 671	73 088	14 616	39 085	5 204 286	7 224 000
2003	8 697	76 993	15 941	41 810	5 878 000	8 669 000
2004	8 697	76 756	17 989	45 873	5 237 000	9 417 000
2005	8 697	76 306	19 195	45 395	5 036 000	9 152 000
2006	8 697	77 414	20 185	44 206	5 277 000	9 676 000
2007	8 697	81 260	21 404	43 102	5 553 000	9 921 000
2008	8 699	79 187	23 491	42 760	5 097 000	10 739 000
2009	9 080	80 092	21 813	41 788	5 374 000	10 326 000
2010	9 594	84 173	24 355	39 025	5 491 000	11 462 000
2011	9 642	85 752	25 421	40 332	5 882 000	11 677 000
2012	9 642	70 284	25 666	35 332	4 598 000	11 670 000
2013	9 718	46 441	26 597	28 945	3 775 000	11 177 000

Fuente: Turkstat



### Volumen de transporte de mercancías

Como se puede observar en la tabla a continuación, son tres las líneas que superan los 15 trenes diarios de servicio, si bien la distancia de los tramos varía sustancialmente entre las 20 más importantes.

	Tramo	Km	Trenes/Día
1	Narli-Toprakkale	132,5	18
2	Cetinkaya-Malatya-Narli	324	16
3	Ulukisla-Yenice	109	16
4	Cetinkaya-Divrigi	65	12
5	Toprakkale-Iskenderun	59,6	12
6	Adana-Toprakkale	78,3	11
7	Malatya-Elazig	118,9	10
8	Mersin-Adana	67,2	9
9	Kalin-Sivas-Cetinkaya	136,5	9
10	Irmak-Bogazköprü-Kayseri	310,7	9
11	Zonguldak-Irmak	416,3	7
12	Samsun-Kalin	24,3	7
13	Horozluhan-Ulukisla	247,8	5
14	Narli-Gaziantep	84,2	5
15	Bogazköprü-Ulukisla	176,2	5
16	Halkali-Kapikule	275,9	4
17	Balikesir-Bandirma	101	4
18	Polatli-Eskisehir	173,6	4
19	Maden-Batman	173,2	3
20	Dumlupinar-Cigli	341,6	3

### Transporte de pasajeros. Otros datos a tener en cuenta. (2013)

-El número de pasajeros por IZBAN (Izmir) representa ya más de 61 millones de pasajeros (incremento del 21% respecto a 2012). Esto significa el 70% de todos los servicios urbanos existentes (Ankara, Mar-Maray, Haydarpasa, Sirkeci).

-En 2013 se produjo un muy ligero aumento de pasajeros de los principales trenes de pasajeros. En total, 16,7 millones de pasajeros escogieron el ferrocarril como medio de transporte en 2013.

-El número de pasajeros en los trenes de alta velocidad aumentó en un 25% hasta los 4,2 millones de pasajeros.

-El número de usuarios de los trenes de pasajeros internacionales fue de 99.000 (Teherán, Tabriz, Bucarest) en 2013. Experimentando un ligero descenso respecto al año anterior.

-La tasa de ocupación media fue del 76%, y las salidas “on time” representaron el 95% de las totales en trenes de alta velocidad.

Fuente: 24 de Julio. 2014. Onur Uysal (<http://railturkey.org/2014/07/24/railway-industry-report-2013-passenger/>)

(ADAPTADO)

### TRANSPORTE URBANO POR FERROCARRIL EN TURQUÍA

Existe un aumento del interés, por parte de las municipalidades turcas, por desarrollar los diversos tipos de ferrocarriles interurbanos como solución a los constantes problemas de tráfico y movilidad en las principales ciudades del país.

En este sentido, ya son doce las municipalidades que, hasta la fecha, han implantado y construido infraestructuras de ferrocarriles urbanos, metros ligeros y tranvías: Istanbul, Izmir, Ankara, Bursa, Eskisehir, Kayseri, Gaziantep, Konya, Samsun, Adana, Antalya and Adapazari.

En su mayoría, dichas infraestructuras son operadas a través de empresas subsidiarias de las propias municipalidades y representan ya más de medio millar de kilómetros de vías férreas.

Además, y tomando como referencia la página web de información del sector “<http://railturkey.org/>” (September 18, 2014, Onur Uysal) son ya cuatro ciudades las que están utilizando el sistema nacional de ferrocarriles para el transporte público: Estambul (Marmaray), Izmir (Izban), Ankara and Adapazari (Adaray).

Igualmente, y según la misma fuente, Istanbul Ulasim es el operador más importante en este sentido con una red de 119 km. y 632 vagones.

A continuación, se abordarán las infraestructuras respectivas de las tres ciudades más importantes de Turquía con mayor profundidad, tomando como base la web de referencia anteriormente mencionada.

#### Estambul

**Red total en uso:** 137 km\*

**Líneas en construcción:** 109 km\*

**Trenes en uso:** 732\*

**Trenes solicitados:** 534\*

**Pasajeros diarios:** 1.6 millones\*

\* *Incluyendo el Marmaray*



#### **Network**

La red ferroviaria total del transporte urbano de Estambul es de 137 km. La mayor parte de este, operado por Estambul Ulasim, filial de la Municipalidad Metropolitana de Estambul. Estambul Ulasim presenta 86 kilómetros de metro, 36 km de tranvía y 1,4 km del teleférico y líneas funiculares.

También hay una línea suburbana de 13,5 km, el Marmaray, operado por la TCDD.

Incluyendo precisamente esta infraestructura del Marmaray, 1,6 millones de pasajeros usan el Sistema de ferrocarriles en Estambul.

#### **Rolling Stock**

La Municipalidad Metropolitana de Estambul tiene la flota de transporte urbano más grande de Turquía con 632 vagones. Hay 348 coches de metro (144 CAF, 112 de Alstom, 92 Hyundai Rotem), 140 LRVs (105 ABB, 32 Duewag, 3 RTE), 132 (55 tranvías Bombardier, 37 Alstom, 34 Hyundai Rotem, 6 Gotha) y 12 otros vagones de diversos.

También hay 100 vagones “Marmaray”, producido por Hyundai Rotem.

### Nuevos proyectos

En la actualidad, existen 46 km de nuevas líneas de metro en construcción bajo el control de la Municipalidad Metropolitana de Estambul. No se incluye el recientemente anunciado proyecto Kabatas-Mecidiyekoy y otros en los que no se han puesto en marcha las obras.

La segunda fase de Marmaray, de 63 km de largo se encuentra bajo el control y dirección del Ministerio de Transporte y está previsto que esté año sea completado en su totalidad.

Igualmente, el Ministerio de Transporte también anunció dos nuevos proyectos de metro, de 14 km de longitud en total.

Otro proyecto es la nueva línea de metro que pasa por el túnel del Gran Estambul.

Esta línea será de 31 km y se espera que sea una empresa privada la que opera dicha infraestructura.

### Ampliación de la flota existente

Mitsubishi ha sido seleccionado para fabricar 126 “coches” que se utilizarán en el metro de Umraniye.

Hyundai Rotem ha sido seleccionado para la fabricación de 68 coches de metro (17 juegos) que serán utilizados en el área metropolitana de Yenikapi-Haciosman.

También hay 340 vagones producidos por Hyundai Rotem a la espera de ser oficialmente aceptados por la TCDD.

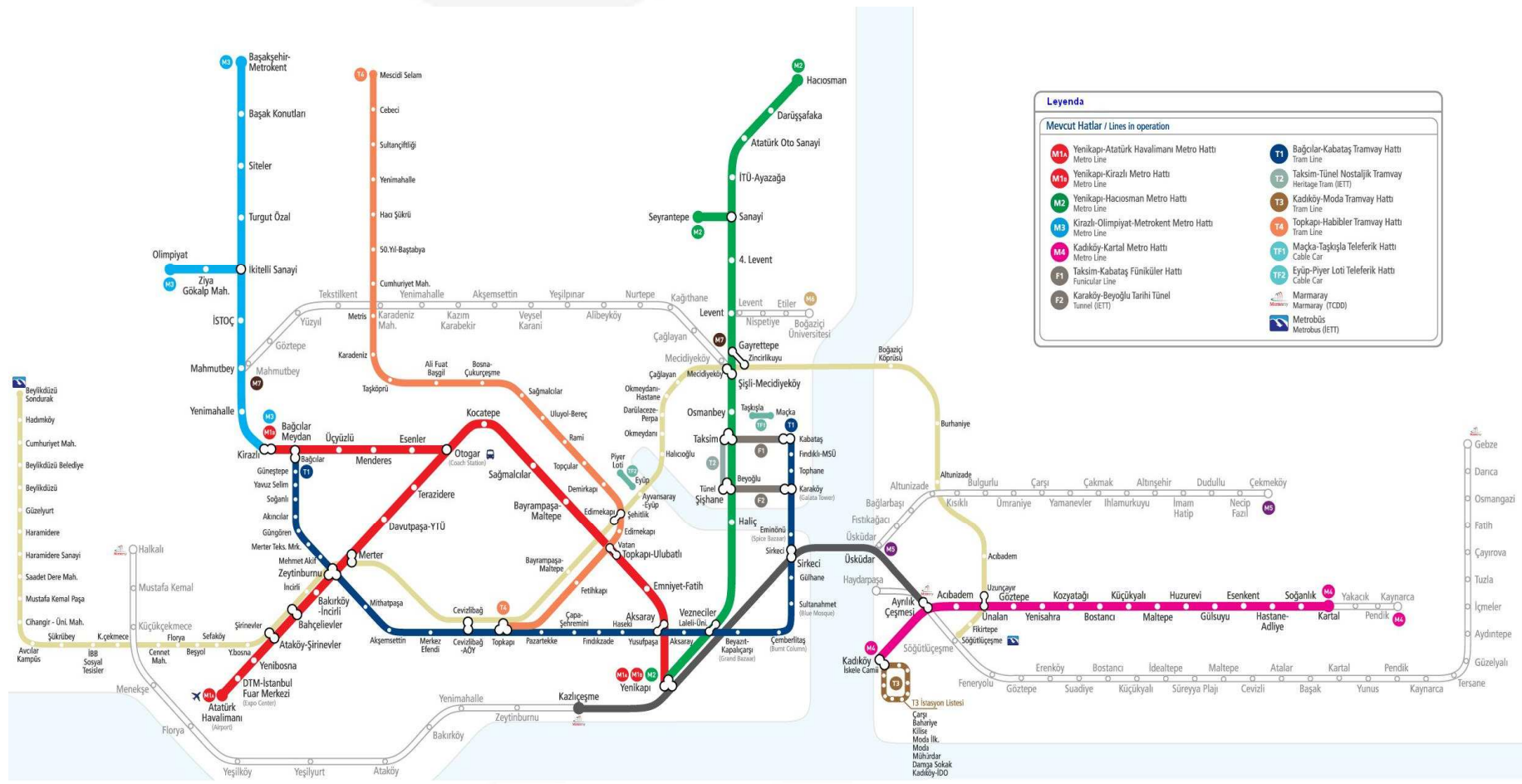
Estos, comenzarán a operar tras la finalización de las líneas suburbanas.

A continuación, se adjuntan dos imágenes que ilustran de manera gráfica lo mencionado hasta ahora.

Imagen a continuación: Plano actual de la disposición del metro de Estambul.



# EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA



**Proyectos de Metro en Estambul en 2015**

La Municipalidad Metropolitana de Estambul confirmó en su programa de inversión 2015 que unos 2.000 millones de euros serán invertidos en Estambul.

El mayor porcentaje de las inversiones será para los servicios de transporte con un 56% del presupuesto total de inversión de Estambul Municipalidad.

Las inversiones ferroviarias presentan la mayor participación en inversiones de transporte: 2.000.000.000 TL, que se invertirá en proyectos de ferrocarril en 2015.

La Municipalidad Metropolitana de Estambul dará prioridad a determinados proyectos de metro en 2015 y destinará a ellos el 85% del presupuesto de inversión para los sistemas ferroviarios:

**Proyectos principales, por inversión, de la Municipalidad de Estambul en 2015.**

Proyecto	Fecha de finalización	2015 Presupuesto (billion TL)	Tasa de progresos en la infraestructura en 2014 (%)	Tasa de progresos en la infraestructura en 2015 (%)
Uskúdar-Umraniye-Cekmekoy Metro and metro cars	2016	946	34%	80%
Mecidiyekoy-Mahmutbey and Kabatas-Mecidiyeköy. Proyectos de metro.	2019	500	2%	16%
Kartal-Kaynarca Metro 1º Fase	2015	218	35%	99%
Istanbul Metro Unkapanı-Yenikapi	2016	83	81%	99%

Como se puede observar, está previsto un enorme avance para este año en la línea Uskudar-Umraniye-Cekmekoy Metro. Posiblemente, los trabajos sean finalizados en 2016.

El Segundo lugar en cuanto a inversion lo ocupan dos proyectos de conexión como son Mecidiyekoy-Mahmutbey y Kabatas-Mecidiyekoy metro projects.

Por su parte, la primera fase del proyecto Kartal-Kaynarca metro, extensión de la línea Kadikoy-Kartal, se completará este año y a continuación comenzará la segunda fase, de la que solo se construirá un 10% hasta Diciembre.

Como se puede ver en la tabla, otros dos proyectos importantes son Unkapani-Yenikapi y Haciosman-Yenikapi.

## Ankara

**Red en uso:** 92 km\*

**Líneas en construcción:** 10.6 km\*

**Trenes en uso:** 237\*

**Trenes solicitados:** 324

**Viajeros diarios:** 273k

\* *Incluyendo Baskentray (suburbano)*

## Líneas

Ankara cuenta con una red ferroviaria total de 237 kilómetros.

De ellos, 8,7 kilómetros los representa el sistema de tren ligero (Ankaray). Así mismo, Ankara tiene también unos 46,6 kilómetros de sistemas de metro con 3 líneas (rutas). Todos son operados por la Municipalidad Metropolitana Ankara

También hay una larga línea suburbana de 37 kilómetros operado por TCDD.

## Rolling Stock

El número total de vagones utilizados en el transporte urbano de Ankara es de 237 unidades.

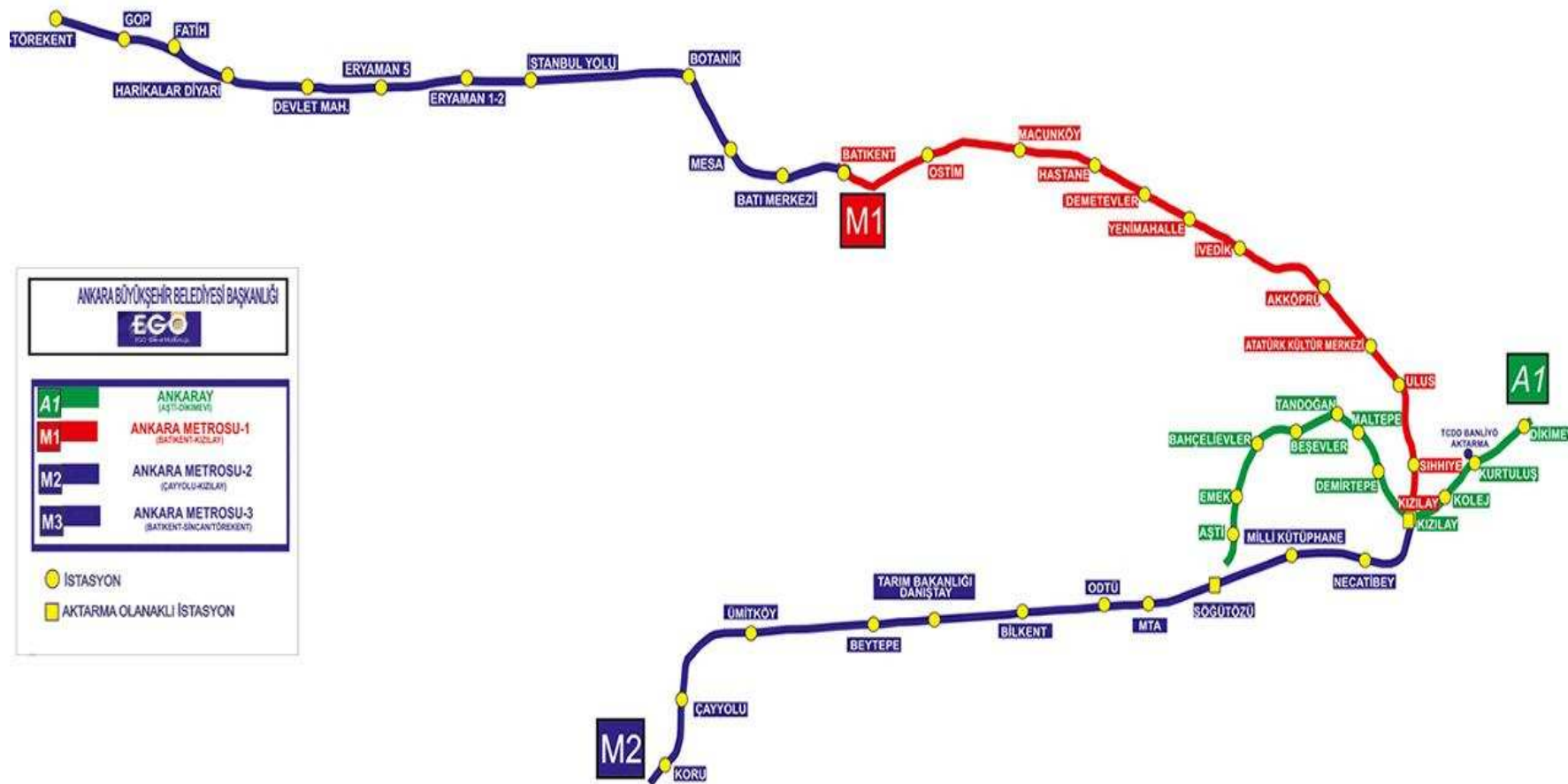
Ankaray tiene 11 conjuntos de Ansaldo Breda (33 vagones). Además, 18 trenes Bombardier (108 vagones), están siendo utilizados en Metro de Ankara.

Por su parte, en el servicio suburban se utilizan 32 conjuntos Hyundai Rotem (96 vagones).

## Número de viajeros.

En cuanto al número de viajeros, las líneas más utilizadas son la 1, Ankaray y la 2, seguidas a gran distancia por el suburban y la 3.





Plano actual de la disposición del metro de Ankara.



## Nuevos proyectos

En primer lugar, mencionar que todos los proyectos ferroviarios en construcción han sido asumidos por el Ministerio de Transporte.

De acuerdo con el presupuesto del Ministerio de Transporte, todas las restantes obras de la línea de metro M2 y M3, que ya están en marcha, se completarán a lo largo de este año.

El ritmo de construcción de la línea M4, de 10,6 kilómetros (Tandogan-Kecioren), se ha acelerado bastante y está previsto que se termine para el próximo año.

Igualmente, el Ministerio de Transporte ha anunciado otro proyecto de metro consistente en la extensión de esta línea a la estación de tren de Ankara (3,3 km).

Aunque no existe asignación está prevista la extensión de Ankaray a Sogutozu por parte del ministerio.

Existe otro proyecto ferroviario de 25,3 km de longitud, que conecta el aeropuerto Esenboga al centro de la ciudad, el cual entrará en fase de análisis preliminar de este año.

## Ampliación de la flota de ferrocarriles

Debido al incremento de líneas abiertas recientemente, el Sistema de Metro de Ankara está sufriendo una situación de insuficiencia de flota de trenes.

Así, para este año, existe un presupuesto importante del Ministerio de Transporte para la extensión de la flota (534 millones TL).

Hay un contrato con la RSE (China), para 324 vagones, con un porcentaje de producción local del 51%. Los primeros 90 vagones fueron entregados el año pasado.

## Izmir

Redes en uso: 96 km\*

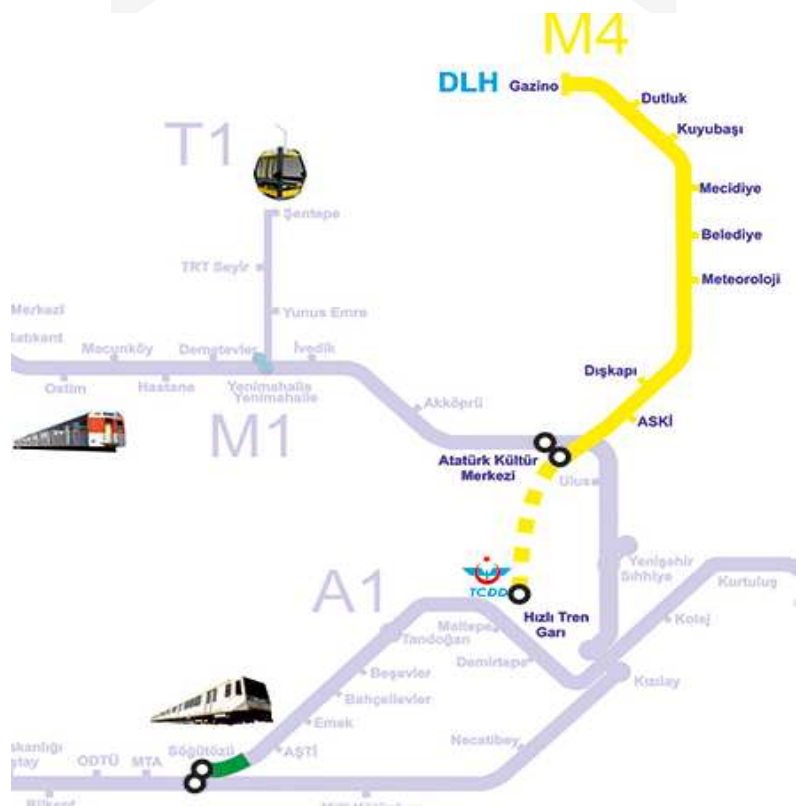
Líneas en construcción: 78 km\*

Trenes disponibles: 276\*

Trenes solicitados: 180\*

Pasajeros diarios: 630k\*

\* Incluyendo Izban (febrero de 2015)





## 5. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL

En general, tanto en el campo de la construcción como en el de las infraestructuras, las empresas españolas tienen una muy buena imagen de cara al mercado turco.

Son relativamente numerosas las empresas españolas que han tenido o tienen presencia en Turquía, para proyectos concretos o de manera estable de cara a las licitaciones abiertas.

Empujadas primero por el desarrollo de estos sectores en el mercado nacional, y dado el enorme grado de internacionalización de las empresas españolas alcanzado en los últimos años, se ha conseguido un apreciadísimo “saber hacer”(know-how), enormemente tenido en cuenta por el sector público y privado turco.

Por lo tanto, en principio, las ofertas y empresas españolas gozarán de consideración en cualquiera de las diferentes vertientes del sector de los ferrocarriles.

De acuerdo a datos de la MAFEX (Asociación Ferroviaria Española), estas son las empresas nacionales, socias de la misma, con presencia actual o reciente en el mercado turco, dicha lista no es una enumeración cerrada, pudiendo existir más, en tiempos muy recientes, o no registradas por diversas razones. Valga la enumeración a modo ilustrativo:

- Amurrio Ferrocarril y Equipos
- Assignia Infraestructuras
- CAF
- CAF Signalling
- Infoglobal
- Getinsa
- Indra
- Manusa
- Thales España
- Tyspa
- Siemens Rail Automation
- ITK Ingeniería

## 6. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS

### NORMATIVA PARA EL ACCESO Y ACEPTACIÓN A LA RED DE FERROCARRILES TURCOS

En primer lugar, a través del siguiente link, se puede acceder a la publicación, en la Gazeta Oficial (B.O.E Turco) de la normativa aplicable al acceso de nuevas empresas al sector de las infraestructuras y redes de ferrocarril Turcas, su publicación es extremadamente reciente, 2 de Mayo, por lo que aún se encuentra totalmente redactada en turco.

Con esta publicación, se plasma la definitiva apertura del acceso a dicho sector de las infraestructuras y líneas ferroviarias.

Link: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/05/20150502-3.htm>

Por su parte, en el siguiente enlace (<http://www.malzeme.tcdd.gov.tr/index/ihaleler.htm>) se puede acceder a las licitaciones en curso del Departamento de Material, donde los proyectos se separan en Alta Velocidad y Ferrocarriles Convencionales.

Finalmente;

#### Boletín Público de Licitaciones (Public Procurement Bulletin)

En el Boletín Público se publican gran cantidad de licitaciones del sector público turco, tanto de Municipidades como de Organismos estatales de Carreteras, Ferrocarriles, Colegios, Hospitales, etc. Esta web se encuentra completamente en turco, por lo que es complicado su uso sin conocer el idioma o la referencia de la licitación que se está buscando.

La dirección web es la siguiente: <http://www.ihale.gov.tr/> . En esta página se muestran todos los proyectos y se les asigna una referencia con la siguiente estructura: 201X/XXXXX

En caso de conocer la referencia del concurso, se puede acceder directamente a través del siguiente enlace: <https://ekap.kik.gov.tr/EKAP/Ortak/IhaleArama2.aspx>

Estas licitaciones, en la mayoría de los casos, vienen también publicadas en la web del ministerio encargado de las mismas, por lo que se puede consultar la web del ministerio con el fin de obtener el numero de referencia para poder buscar a través de IHALE más fácilmente. A partir de la referencia se pueden obtener los documentos completos de cada licitación

En este sentido, es preciso añadir como requisito general que, según las nuevas directivas y reglamentos, el Ministerio de Transporte exigirá un 53% de suministros locales, producción en Turquía y un socio local como requisitos fundamentales para la los prerequisites de licitación.



# 7. PERSPECTIVAS DEL SECTOR

Las perspectivas del sector vienen fundamentalmente caracterizadas por el plan de desarrollo de infraestructuras ferroviarias denominado “Objetivo 2023”.

Dicho plan, establece una serie de objetivos esenciales a lograr para esa fecha, que permitirían un desarrollo profundo del sector ferroviario.

En este sentido, los principales objetivos genéricos planteados en dicho plan, se estructurarían en torno a los siguientes puntos, si bien es preciso tener en cuenta que son todavía planes muy generales, sin desarrollo completo

## OBJETIVOS GENÉRICOS DEL PLAN DE DESARROLLO DE LOS “OBJETIVOS 2023”



Fuente: TCDD. Targets 2023

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

### 1-Alcanzar los 25.000 km de líneas férreas para 2023.

Para ello, se construirán 13000 km de líneas, entre las que se incluyen 3.500 nuevos Kilómetros de líneas de alta velocidad, 8.500 de “tren rápido”, y 1.000 de líneas convencionales.

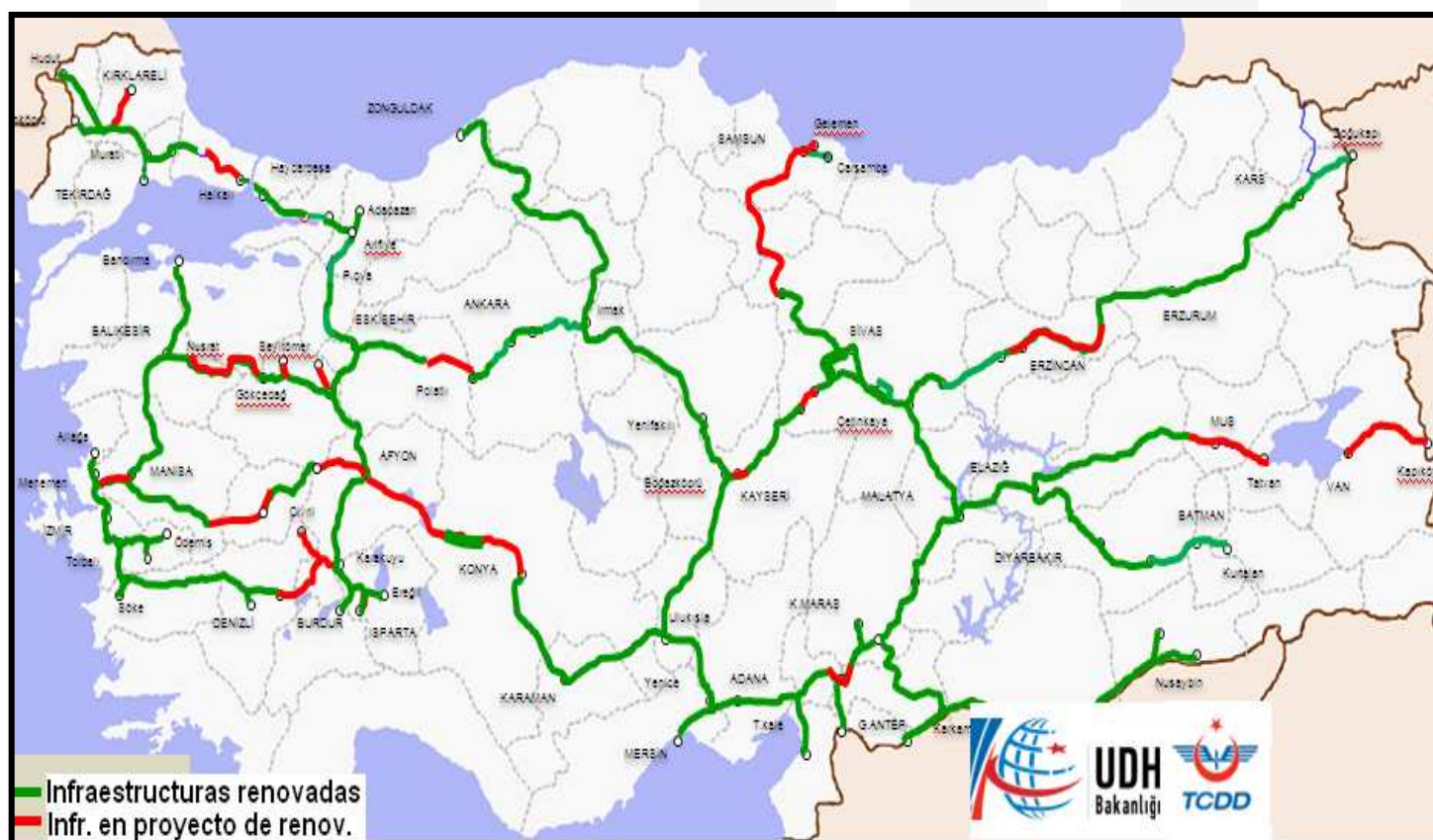
En la siguiente imagen-mapa se pueden observar los planes e infraestructuras ya incluidos en los actuales planes de inversión, y aquellos otros a incluir en los objetivos 2023.

### 2-El segundo gran objetivo de este plan, pasa por la renovación, mantenimiento y mejora de las infraestructuras ya existentes.

Este aspecto es de capital importancia, dada la antigüedad de algunas líneas existentes y la oportunidad que representa para las empresas extranjeras, entre ellas las españolas, debido a la progresiva liberalización del sector.

En total, serán renovados más de 4.400 kilómetros de líneas férreas.

En la imagen-mapa, se puede observar la distribución de las mismas, incluyendo tanto las ya realizadas como las que se encuentran proyectadas en la actualidad.



Fuente: TCDD –Adaptación–

## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

3-Finalización del proceso de liberalización del sector ferroviario turco.

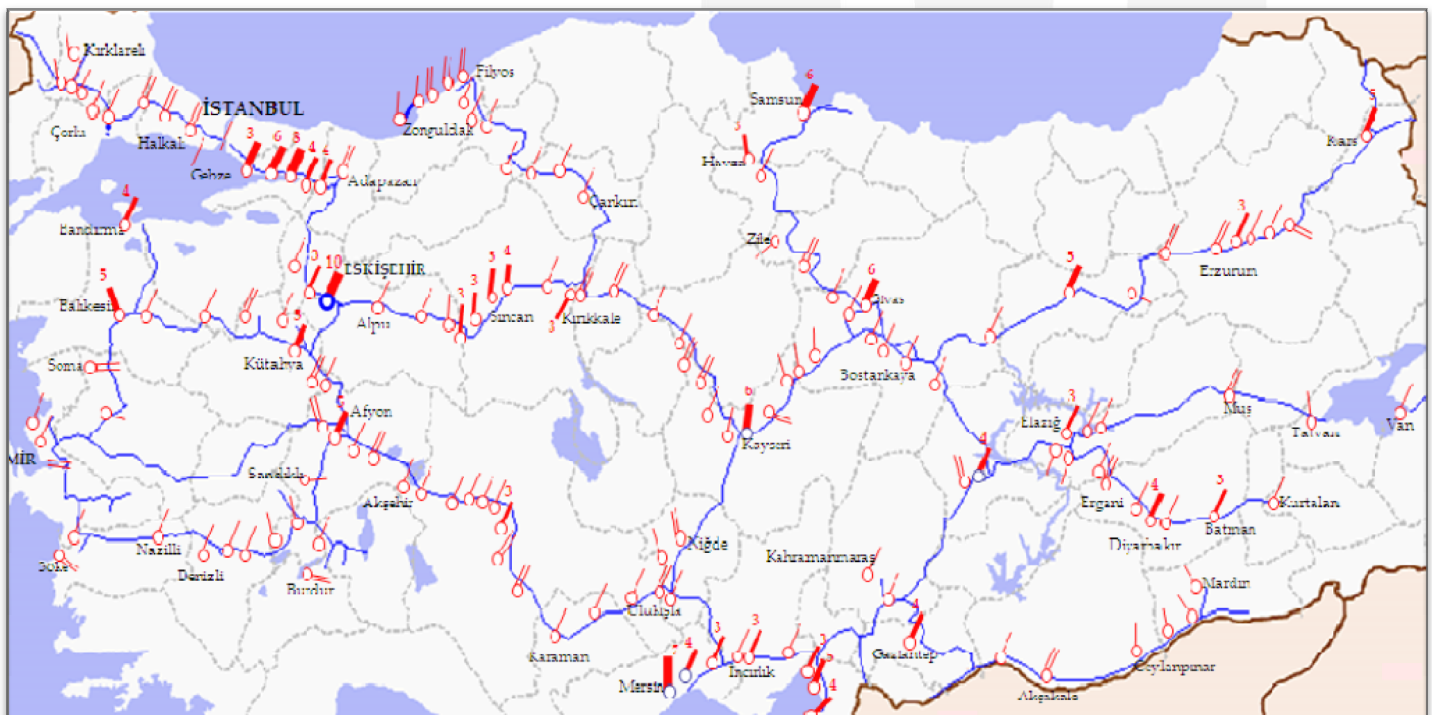
4-Mejorar los sistemas de seguridad en todas las fases y etapas de las operaciones en el sector. El fin pasa por crear una política de seguridad y un sistema de dirección orientado a la excelencia procedimental, la calidad y la mejora constante.

5-La creación de una marca a partir de los nuevos sistemas de señalización que se están desarrollando.

6-Llevar a cabo los trabajos para adaptar y disponer de los vehículos (ferrocarriles) adecuados para las líneas de alta velocidad y fabricación de los materiales rodantes en Turquía.

7-Lograr un incremento del 10% en el número de pasajeros y un 15% en el transporte de mercancías por ferrocarril.

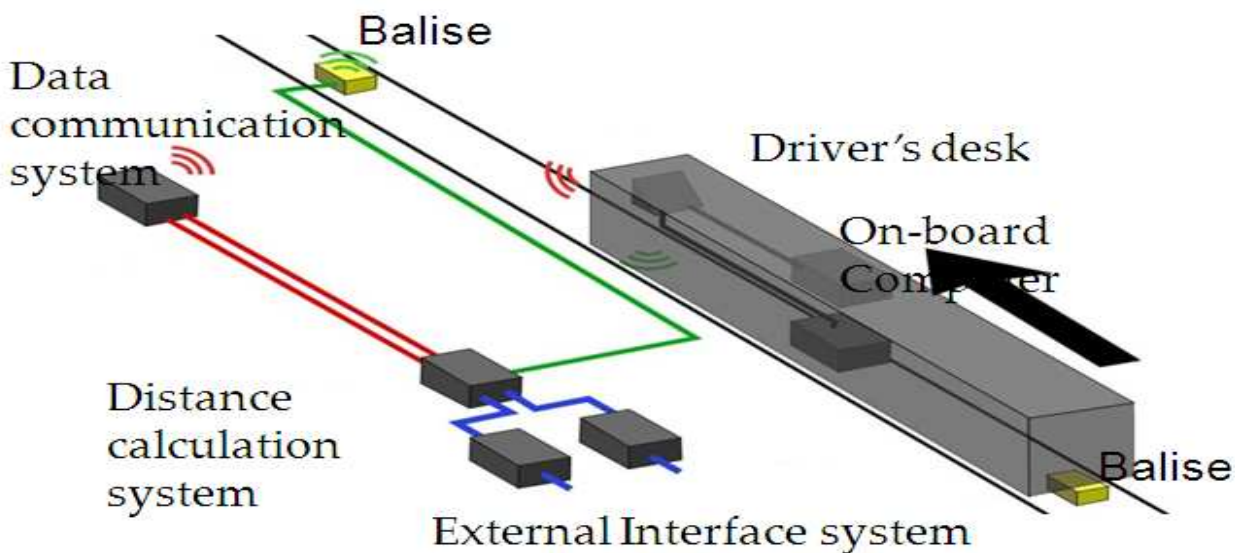
8-Garantizar la conexión de las principales líneas férreas, mediante ramales, con las principales fábricas, centros de producción, polígonos industriales aumentando a su vez la capacidad de carga, su eficiencia, y el desarrollo de las capacidades del transporte ferroviario combinado.



Fuente: TCDD

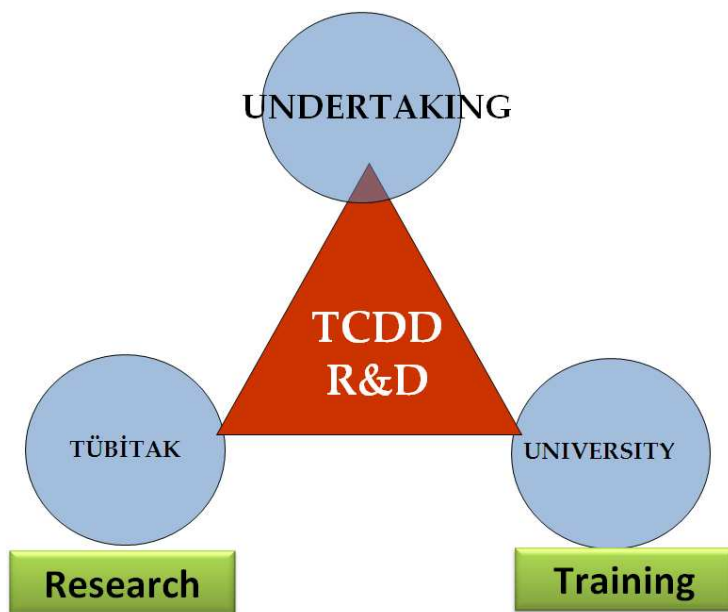


9-Establecimiento de unos estándares actualizados para las infraestructuras y líneas férreas, además de mejoras de seguridad y homogeneización de los trenes.



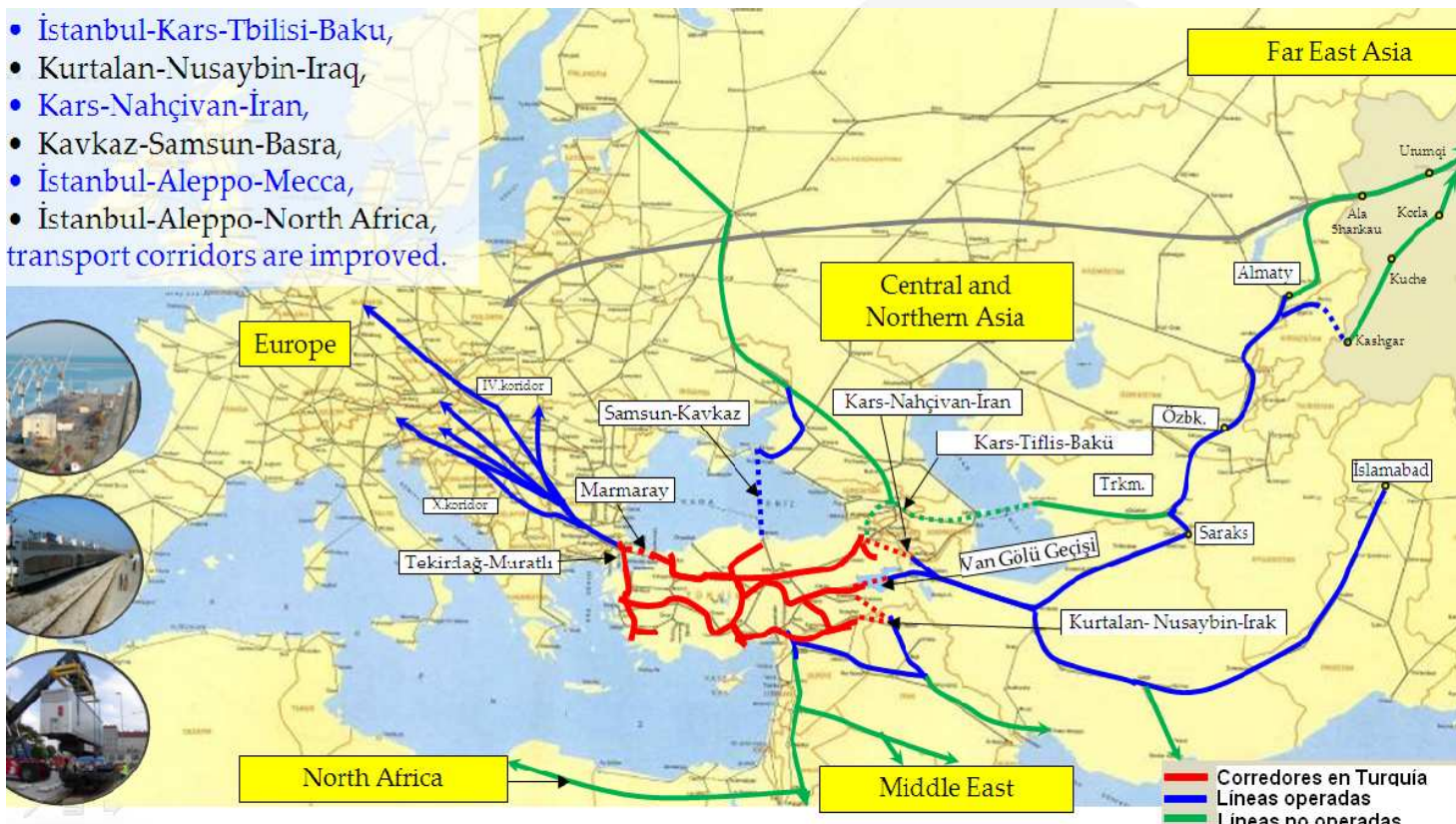
10-Creación del Instituto Turco de los Ferrocarriles

11-Desarrollo y apoyo de la industria nacional de los ferrocarriles y desarrollo de diversas tecnologías en los diversos campos del sector.



## EL MERCADO DEL SECTOR FERROVIARIO EN TURQUÍA

12-Desarrollo de las conexiones y corredores internacionales del ferrocarril teniendo en cuenta que el volumen de transporte entre Europa y Asia, representa alrededor de 75 mil millones de Dólares anuales.



Fuente: TCDD

Además de estos objetivos genéricos, y como complemento claro al desarrollo del comercio y el sector y tejido industrial en el país, otro de las grandes propuestas del Gobierno Turco pasa por el establecimiento y mejora de diversos centros logísticos a lo largo de toda su geografía. Entre ellos, cabe mencionar:

-Centros Logísticos Finalizados: Halkali, Samsun-Gelemen, Usak

-Centros logísticos en construcción con, al menos, la **primera fase completada**: Kosekoy-Izmit, Hasanbey-Eskisehir, Kaklik-Denizli, Bogazkopru-Kayseri

-Centros Logísticos en construcción: Yesilbayır-Istanbul, Gokkoy-Balikesir, Bozuyuk-Bilecek, Kayacik-Konya, Yenice-Mersin, Sivas, Turkoglu-Kahramanmaras, Kars, Palandoken-Erzurum, Mardin.





Fuente de la imagen: TCDD. Centros Logísticos en Turquía

### ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES, EVOLUCIÓN Y PRONÓSTICOS PARA EL 2015

A continuación, se resumen los principales acontecimientos y la evolución esperada para el 2015 en el sector ferroviario turco.

Así pues, los principales acontecimientos esperados para el año 2015 son:

Fuente: [www.railturkey.org](http://www.railturkey.org) ("What will happen in Turkish Railways in 2015", Onur Uysal) –Adaptado–

#### 1-Continuación del proceso de liberalización del sector

A lo largo de este año, se esperan importantes avances en materia de la progresiva liberalización del transporte ferroviario en Turquía.

Entre ellos, el TCDD se dividirá finalmente en dos compañías, y pasará a funcionar como operador de la infraestructura y el operador del tren, siendo TCDD Tasimacilik AS el primer operador turco de trenes.

#### 2- Línea suburbana Adapazari - Pendik

La línea Estambul-Adapazari fue cerrada debido a la construcción de la línea de alta velocidad y Marmaray. Los trenes tenían previsto comenzar el servicio entre Pendik y Adapazari el 5 de enero de 2015.

#### 3-Se espera la llegada de un conjunto de 7 trenes Siemens-Velaro-D serán puestos a disposición del TCDD.

Estos trenes habían superado con éxito las pruebas pertinentes y a lo largo del primer o el segundo trimestre de este año serán puestos en funcionamiento.

#### 4-Celebración de la Feria Eurasia Rail

El día 5 de marzo, se abrió y celebró, durante, 3 días, la Feria del Ferrocarril Eurasia Rail. Esta feria, de capital importancia en el sector, anualmente acoge a decenas de empresas nacionales e internacionales de los diversos ramos del sector.

### 5- Terminal Halkali

Se espera la reapertura, en los primeros meses del presente año de la Terminal de Halkali, que estuvo cerrada 2 años. Después de múltiples retrasos, por el momento el proceso de reapertura se encuentra parado a la espera de avances.

### 6- Trenes Edirne-Cerkezkoy-Halkali

Está previsto que en febrero de 2015 comiencen a operar los trenes regionales entre esas ciudades. La línea de Cerkezkoy-Halkali se encuentra a la espera de finalización mientras que los trenes internacionales en esta ruta, Expreso del Bósforo y los Balcanes, se encuentran a la espera de la finalización de las obras tanto en Turquía como en Bulgaria.

Los servicios que actualmente cubiertos por conexiones de autobús.

### 7- Ferry del Lago Van ("Train Ferry Ship")

Se espera que durante los meses de Mayo-Junio comience a operar el primero de los dos nuevos transbordadores del Lago Van. El objetivo de dicha infraestructura es evitar la congestión en los pasos entre Turquía e Irán.

### 8- Ampliación de Marmaray

Se espera que el proyecto Marmaray reciba un nuevo impulso gracias al nuevo fondo presupuestario de 2015. Pendik-Ayrilikcesme, en parte asiática, se ha establecido como prioritario. No obstante, no está previsto acabar este enorme proyecto en 2015.

### 9- Ferrocarril Samsun - Kalin

Está previsto que las obras de renovación de la línea férrea comiencen pronto, si bien el proceso de licitación aún no se ha completado. Cuando comiencen las obras, Samsun estará sin conexión por ferrocarril con el resto de Turquía durante los 2 años que duren los trabajos.

### 10- Cumbre sobre el ferrocarril

Asociación de Transporte Ferroviario (DTD) organizará en encuentro/cumbre sobre el ferrocarril por primera vez.

### 11- Bakú-Tbilisi-Kars Ferrocarril

Se espera que el ferrocarril Bakú-Tbilisi-Kars se complete a finales de 2015. Las pruebas definitivas comenzarán entre Bakú-Akhalkalaki en los primeros meses de este 2015 aunque las obras de construcción del túnel entre Turquía y Georgia continúan.

## 8. OPORTUNIDADES

A continuación, y de acuerdo a la información obtenida de la revista TEBA NEWS, los principales proyectos a licitar en relación al sector de los ferrocarriles, y por tanto, oportunidades reales en el sector a lo largo del año 2015 serán los siguientes (FUENTE: TEBA NEWS, no es una lista cerrada).

Es preciso mencionar que se resaltarán en rojo los proyectos con mayor presupuesto para este año.

### Sector: FERROCARRILES

Nombre de la institución y proyecto	Inversión Total (TL * 1.000)	Presupuesto para 2015 (TL* 1.000)
<b>TCDD, Ankara-Istanbul High Speed Train</b>	<b>9,912,917</b>	<b>651.617</b>
- Kayaş-Ankara-Sincan	117,027	57.400
- Sincan-Esenkent	122,749	-
- Esenkent-Eskişehir	1,848,528	-
- Eskişehir Gar Geçişi	230,500	5.847
- Eskişehir-İnönü	171,403	-
- İnönü-Vezirhan	1,921,347	58.000
- Vezirhan-Köseköy (Doğançay Relocation Included)	2,990,004	278.370
- Köseköy-Gebze	514,642	70.000
- Köseköy-Gebze (AB)	(382,595)	-
- AYB Consultancy Works	19,915	2.000
- High Speed Train Sets (10 Set)	451,099	-
- High Speed Train Depot Construction Works	593,963	180.000
TCDD, Ankara-Sivas Railway	2,793,481	400.000
TCDD, Ankara-Polatlı-Afyonkarhisar-Uşak-İzmir	4,209,217	200.227
TCDD, Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli	1,136,848	150.000
TCDD, Palu-Genç-Muş Railway Displacement (DAP)	1,630,563	150.000
TCDD, Tractive Stock Production and Procurement	2,480,687	554.829
- DE Main Line Locomotive (TÜLOMSAŞ)	194,429	80.000
- Electrical Main Line Locomotives	715,474	196.658
- DMU Train Set Production (TÜVASAŞ)	850,975	132.000
- High Speed Train Set Procurement (6 Set)	719,809	146.171

Nombre de la institución y proyecto	Inversión Total (TL * 1.000)	Presupuesto para 2015 (TL* 1.000)
TCDD, Irmak-Karabük-Zonguldak Signaling, Electrification, Telecommunication Works and Betterment of Infrastructure (EU)	283,476	42.592
- Irmak-Karabük-Zonguldak Signaling, Electrification, Telecommunication Works and Betterment of Infrastructure (EU)	569,598	140.000
TCDD, Boğazköprü – Ulukışla –Yenice –Mersin – Yenice-Adana- Toprakkale Signaling, Electrification, Telecommunication Works and Betterment of Infrastructure (EU)	475,576	61.470
TCDD, Construction of Logistics Centers	584,052	90.000
TCDD, GAP Action Plan Projects (GAP)	1,603,696	137.000
<b>TCDD, Signaling, Electrification, Telecommunication Works and Betterment of Infrastructure</b>	<b>2,441,501</b>	<b>378.829</b>
- Bandırma-Balıkesir-Manisa-Menemen (EST)	320,575	60.000
- Eskişehir-Kütahya-Balıkesir (EST)	439,154	80.000
- Kayseri- Boğazköprü-Ulukışla-Yenice, Mersin-Yenice-Adana-Toprakkale (E)	260,000	60.000
- Kayaş-Irmak-Kırıkkale-Çetinkaya (EA)	493,000	60.000
- Tekirdağ-Muratlı (EST)	47,297	12.229
- Cumaovası-Tepeköy (EST)	106,513	35.000
- Manisa-Uşak-Afyonkarahisar (EST)	615,860	62.300
-Samsun- Kalın (STA)	159,102	9.300
- Samsun- Kalın EU Grant	(901,580)	(62.700)
TCDD, Toprakkale-Bahçe, Nurdağ-Başpınar-Gaziantep-Mustafayavuz Railway (Inc. Gaziray I) (GAP)	1,896,072	42.000
TCDD, Sivas-Erzincan Railway (DAP)	4,763,640	30.000
<b>TCDD, New Railway and II. Line Construction, Signaling, Electrification, Telecommunication Works and Betterment of Infrastructure</b>	<b>5,183,389</b>	<b>323.500</b>
Menemen-Manisa 2 <sup>nd</sup> 3 <sup>rd</sup> and 4 <sup>rd</sup> Line Electrification, Signalling and Telecommunication Works	488,660	20,000
Konya-Karaman 2 <sup>nd</sup> Line Electrification, Signalling and Telecommunication Works and Infrastructure Modernisation	839,180	126,500
Adana-Mersin 3 <sup>rd</sup> and 4 <sup>rd</sup> Electrification, Signalling and Telecommunication Works	510,881	50,000
Arifiye Pamukova 2 <sup>nd</sup> Line, Electrification, Signalling and Telecommunication Works	133,030	15,000
Tepeköy-Selçuk 2 <sup>nd</sup> Line, Electrification, Signalling and Telecommunication Works	124,044	25,000
Adana-İncirlik-Toprakkale 2 <sup>nd</sup> Line, Electrification, Signalling and Telecommunication Works	420,820	20,000
Sincan OSB- Yenikent- Kazan Railway and 2 <sup>nd</sup> Construction, Electrification, Signalling and Telecommunication	122,960	1,000



Nombre de la institución y proyecto	Inversión Total (TL * 1.000)	Presupuesto para 2015 (TL* 1.000)
<b>Works and Infrastructure Modernisation (KOP)</b>		
Karaman-Ulukışla-Yenice New Railway and 2 <sup>nd</sup> Line Construction Electrification, Signalling and Telecommunication Works and Infrastructure Modernisation (KOP)	2,301,896	50,000
Suveren-Gözertepe-Genç New Railway (DAP)	135,500	1,000
Nemrut Bay Connection	50,000	10,000
Aliağa-Çandarlı Port Railway Connection	256,478	5,000
TCDD, Halkalı –Kapıkule Construction of New Railway	2,073,181	3
TCDD, Afyon-Denizli- Isparta-Burdur New Signaling	85,000	30.000
Train Project Planning and Monitoring Systems	125,194	34.200
TCDD, High Speed Train Set (106 Units)	9,617,539	1.000
TCDD, Sinan-Batman Railway Displacement	84,800	50.000
TCDD, Yerköy-Kayseri High Speed Train Project	1,885,292	1.000
TCDD, Road Restoration and Recruitment	<b>700,000</b>	<b>700.000</b>
İBB, Taksim-Yenikapı Subway (2nd Part)	(1,932,208)	(175.511)
İBB, Kadıköy-Kartal-Kaynarca Subway	(4,416,039)	(251.034)
İBB, Üsküdar-Altunizade-Ümraniye-Dudullu Subway	<b>(2,229,701)</b>	<b>(884.521)</b>
İBB, Kabataş-Mecidiyeköy-Mahmutbey Subway	<b>(4,380,530)</b>	<b>(809.303)</b>
İBB, Yenikapı-İncirli Subway	(1,267,770)	(400.000)
İBB, Rail System 70 Metro Vehicle Procurement	288,032	97.883
Izmir Metropolitan Municipality İzmir Konak ve Karşıyaka Tramways	(387,155)	(87.400)
Izmir Metropolitan Municipality, Rail System Metro Vehicle Procurement	(499,647)	(27.840)
Antalya Metropolitan Municipality, Rail System Transportation System	(324,881)	(21.240)
AYGM, Halkapınar-Otogar Railway Connection	310,000	52.186
AYGM, Türkiye-Gürcistan-Azərbaycan Railway (Kars Ahilkelek-Tiflis-Bakü) (DAP)	1,378,589	90.001
- Subconstruction and Superconstruction Implementation Construction	685,000	20.000
AYGM, Ankara-İstanbul Ultra Speed Railway Construction Works, Consultancy, Engineering & Control Services	857,946	3.000
AYGM, Gebze-H.Paşa, Sirkeci-Halkalı Commuter Lines Improvement and Railway Bosphorus Tube Crossing Construction	<b>10,177,359</b>	<b>1.600.851</b>
- Consultancy, Engineering Services	513,049	83.893
- Railway Bosphorus Tube Crossing	3,883,553	414.436
- Gebze-H.Paşa, Sirkeci-Halkalı Commuter Lines Improvement and Electrification System.	<b>4,061,272</b>	<b>984.049</b>
- Railway Vehicle Manufacture	1,719,485	154.473
AYGM, Adapazarı-Karasu Ports and Industrial Plant Railway Connection and Construction of Stations	665,377	63.540
- Consultancy, Engineering & Control Services.	11,208	3.540

Nombre de la institución y proyecto	Inversión Total (TL * 1.000)	Presupuesto para 2015 (TL* 1.000)
- Subconstruction	468,671	50.000
- Superconstruction, Signaling, Electrification, Telecommunication	185,500	10.000
AYGM, Railway Connections to Atatürk ve Sabiha Gökçen Airports	807,921	142.500
AYGM, 4th Levent-Darüşşafaka Metro (inc. Seyrantepe Connection and additional tunnel works and Livant Hisarüstü Railway System Connection) Line	347,417	32.156
- 4th Levent Darüşşafaka Metro (Final Account)	14,046	4.967
- Sanayi-Seyrantepe Additional Connection Tunnel	66,531	2.189
- Levent-Hisarüstü Rail System	261,840	20.000
- Consultancy, Engineering Services	5,000	5.000
AYGM, Ankara Metros Completion Projects	3,159,165	955.518
- Kızılay-Çayyolu Metro (M2) (Rest Construction Works)	188,500	37.318
- Batıkent-Sincan Metro (M3) (Rest Construction Works)	158,000	11.200
- Tandoğan-Keçiören Metro (M4) (Rest Construction Works)	377,360	18.000
- Current Electromechanical Works	820,500	100.000
- Vehicle Purchase	<b>1,160,000</b>	<b>534.000</b>
- Consultancy, Engineering Services	25,546	5.000
- Necatibey Station Completion	49,779	-
- (M4) Current (M1) Metro lines Macunköy Depot Area Additional Lines Construction and Electromechanical Works	209,880	150.000
-Çayyolu Depot Area Construction and Electromechanical Works	169,600	100.000
AYGM, Bakırköy-Beylikdüzü Metro	<b>3,163,032</b>	<b>453.168</b>
AYGM, Bakırköy-Bahçelievler-Kirazlı Metro	1,150,873	264.964

## PUBLICACIÓN DE LA LICITACIONES DEL SECTOR PÚBLICO (DEMANDA DEL SECTOR PÚBLICO)

Igualmente, resulta importante a la hora de analizar las oportunidades existentes en el mercado, conocer la existencia de un Boletín Oficial de Licitaciones Públicas, llamado EKAP, en el que se publicarán todo tipo de ofertas de licitaciones públicas.

## LISTADO DE LOS GRANDES CONTRATISTAS TURCOS

Como información adicional, en este sentido, y a tener en cuenta para posibles operaciones y o intereses en el mercado, en el siguiente listado se ofrece una relación de las empresas turcas situadas entre los 250 mayores contratistas a nivel mundial según la publicación ENR:

ENKA (12), Reinassance (53), TAV (83), Polimeks (86), Tekfen (101), IC İçtas (103), Ant Yapi (107), Nata Construction (116), Yapi Merkezi (127), Yuksel (132), Onur (138), Gengiz (146), Hazineradoglu

(150), Atlas group (153), Calik (157), Alarko (162), Limak (163), Kayi (169), Mapa (172), Eser (a176), Nurool (179). ILK (184), Summa (187), Bayvurt (191), Asian Yapi (194), Kontek (195), TACA (198), Metag Insaat (200), Rasen (203), Gama (206), Yenigun (212), Lotus (215), Tepe Insaat (217), Kolin Insaat (219), Dogus (224), Gurbag (228), STFA (230), GAP (235), Zafer (242), Gulermak (247), TML (249).

### Proyectos para la alta velocidad en Turquía 2015

Igualmente, existen numerosas oportunidades de negocio en torno a la denominada “alta velocidad”, cuyas licitaciones y potencialidades no son, en absoluto, fáciles de seguir a través de los medios de comunicación generales.

#### Istanbul-Ankara High Speed Train

A pesar de que el servicio de trenes de alta velocidad entre Estambul y Ankara ya ha comenzado, las obras de construcción continuarán en algunas partes. En total, 700m TL (alrededor de € 250 millones de euros) se destinará este año a completarlas.

De estos, la mayor parte serán para la línea entre Vezirhan y Köseköy. Además, otra parte importante es para los depósitos de trenes de alta velocidad en Estambul y Ankara. Los trabajos se prevén terminados en 2016, excepto a conexión Sincan-Kayas (Ankara).

#### Ankara-Sivas High Speed Train

El presupuesto para los 393 kilómetros de línea Ankara-Sivas es de 400 millones TL. A finales de 2015, se completará el 90% del proyecto. La finalización del proyecto está prevista en 2018.

#### Eskisehir-Izmir High Speed Train

Las obras de construcción en esta línea avanzan lentamente en los 487 kilómetros entre Eskisehir-Afyon-Usak-Manisa-Izmir. El presupuesto es de 200 millones de TL. Al final de este año, se alcanzará un total del 9% de la obra.

#### Bursa-Osmaneli High Speed Train

El proyecto, originariamente consta de 215 kilómetros entre Bandirma-Bursa-Osmaneli. Es la sección entre Bursa-Osmaneli la que tiene prioridad. El presupuesto es de 150 millones de TL este año. A finales de este año, estará completo al 59%.

#### Sivas-Erzincan High Speed Train

Esta línea (234 kilómetros y 4.76 b.TL) tiene poco presupuesto asignado (40m TL) para este año.

#### Halkali-Kapikule High Speed Train

Con 230 kilómetros y un valor estimado en 2b TL, esta línea no tiene previsto el comienzo de las obras para este año. Es preciso destacar la posibilidad de que la UE financie este proyecto.

#### Otros proyectos

El TCDD ha establecido un presupuesto de 62 millones TL para estudios preliminares sobre nuevas líneas. Así por ejemplo, las líneas: Eskisehir-Antalya, Erzincan-Kars, Kirikkale-Corum-Samsun y Yerkoy-Ulukisla tienen un presupuesto de 2m TL cada una.

El resto será muy probablemente utilizado en proyectos recientemente anunciados como Köseköy-Halkali, Kayseri-Nevsehir-Antalya, Karaman-Mersin-Habur y Sivas-Malatya.

Otro proyecto que ha tenido gran repercusión en los medios, la línea de muy alta velocidad Ankara-Estambul, viaje estimado en una hora y media, presenta para sus primeras fases de estudio un presupuesto muy limitado de 3 millones de TL.

## 9. INFORMACIÓN PRÁCTICA

### FERIAS

La feria más relevante del sector en territorio turco es, sin lugar a dudas, Eurasia Rail:

#### “EURASIA RAIL”

Se trata de la tercera feria por importancia y volumen del mundo en su campo. La quinta edición tuvo lugar del 5 al 7 marzo de 2015 en Estambul Expo Center (IFM) en Estambul.

La última edición (2015) acogió 6.268 visitantes profesionales, de los cuales 1.089 eran asistentes internacionales, procedentes de 68 países diferentes. Parte del gran éxito de la feria radica en el apoyo constante de la industria nacional con el que anualmente cuenta la misma.

La muestra contó con 133 stands de 26 países. En total (incluyendo todos los participantes) casi 274 empresas participaron en la feria.

Alemania, Irán, Francia, Italia y la República Checa presentaron participaciones pabellones y áreas nacionales.

Desde el año 2011, Eurasia Rail ha sido oficialmente apoyada por TCDD (Ferrocarriles Estatales de Turquía) y también por el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones), TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ, TÜLOMSAŞ, KOSGEB (Organización para el desarrollo de las PYMES Turcas), y TOBB (La Unión de Cámaras y Bolsas de Turquía).

Junto con la exposición, las conferencias y seminarios contaron con 30 ponentes de 12 países.

La siguiente edición, que tendrá lugar del 3 al 5 marzo del 2016 en el Centro de exposiciones de Estambul (IFM)

La segunda feria, por importancia, del mercado turco del sector ferroviario, es:

Nombre: “RAILWAY ISTANBUL”

Railway Technologies, Rail Systems, Mass Transport and Infrastructure Fair

Fechas de celebración: 17-20 Septiembre 2015

Lugar: CNR Expo, Istanbul

Periodicidad: Anual

Organizador: Pozitif Fuarcılık A.Ş.

Patrocinadores/Colaboradores: TCDD – Turkish State Railways

Espacio: 40.000 m<sup>2</sup>

Numero de empresas participantes: 250  
Teléfono: +90 212 465 74 74  
Fax: +90 212 465 74 76 / 77  
E-mail: info@cnrrailwayistanbul.com

### **PUBLICACIONES DEL SECTOR Y ASOCIACIONES DEL MISMO**

Existen diversas publicaciones de interés para seguir la actualidad del sector, tanto on line como en papel.

Podemos citar, entre algunas de las más importantes, Railway Turkey, Ray Haber (ambas muy precisas, sobre ferrocarriles) o UTA Lojistik (de alcance más amplio, relacionada con la logística)

Así mismo, existe una web muy interesante para seguir la actualidad del sector, con valiosa información y muy buenos análisis: Rail Turkey, (<http://railturkey.org/>)

En cuanto a las asociaciones, además de los organismos mencionados a lo largo de todo el estudio, existe una asociación denominada “Railway Transport Association (DTD)”.

### **IMPORTANCIA DEL PAÍS/MERCADO EN LA REGIÓN: POSIBILIDADES QUE OFRECE LA PRESENCIA EN EL MERCADO PARA ACCEDER A OTROS MERCADOS CERCANOS.**

El mercado turco, presenta una notable influencia e importancia regional. Son muchas las empresas que seleccionan este mercado, no sólo por sus oportunidades, si no por representar una puerta de acceso tanto a los mercados del Cáucaso (Azerbaijón, Georgia..) como a los países de Oriente Medio y árabes.

Además, no son pocas las empresas turcas que tienen importantes cuotas de determinados mercados de sus áreas de influencia, y que por tanto, para determinadas cuestiones, son potenciales socios de interés.

Por poner un ejemplo relativamente conectado con el estudio concreto que se está desarrollando, destaca el peso de las empresas de construcción turcas en el mercado georgiano. No obstante, los ejemplos son numerosos, basta comprobar el peso de las líneas aéreas turcas en toda la región.

Así mismo, Turquía se configura como uno de los primeros países a plantear, en diversos sectores, en cuanto a “salir de Europa”, no sólo por su importancia estratégica, sino como mercado relevante a la hora de ponderar la verdadera capacidad de los productos o servicios ofertados en países con culturas relativamente diferentes a los europeos en ciertos aspectos.

### **CONSEJOS ÚTILES**

#### Información general

En general podemos decir que Turquía no es un país especialmente problemático a la hora de realizar viajes turísticos o de carácter comercial. No presenta excesivos problemas de tránsito ni de seguridad.

#### Formalidades de entrada y salida

Es necesario el visado de entrada para los nacionales de muchos países, entre los que se encuentra España. La solicitud de visado se tiene que hacer en la Embajada o Consulado turco, mediante



un pasaporte válido. También se puede obtener fácilmente **un visado de turista con validez para 90 días en la página web que habilita el gobierno turco ([www.evisa.gov.tr](http://www.evisa.gov.tr))**. El visado de entrada no autoriza para el trabajo en Turquía.

### Permiso de trabajo y de residencia

Para empezar a trabajar en Turquía para terceros o como autónomo es necesaria la obtención de un Permiso de Trabajo, un Visado de Trabajo y un Permiso de Residencia. Las leyes aplicables para la obtención del visado de trabajo son: Ley 4817 de Permisos de Trabajo para Extranjeros (publicado en la Gaceta Oficial con número 25040 de 6 de marzo de 2003), Reglamento de dicha ley (publicado en la Gaceta Oficial con número 25214 de 29 de agosto de 2003/), Regulación sobre el Empleo del Personal Extranjero con Inversión Extranjera Directa, en vigor desde el 6 de septiembre de 2003 conforme a la Ley 4817 y a la Ley 4875 de Inversión Extranjera.

La tramitación será distinta si es aplicable la legislación general o la Directiva para empresas extranjeras. En el primer caso la concesión será más incierta, pudiendo ser rechazada la solicitud por motivos tales como la existencia de personal con la misma cualificación en Turquía, la tramitación será al mismo tiempo más larga.

En general, la documentación para solicitar el Permiso de Trabajo debe presentarse ante la Embajada u Oficina Consular turca en el país de origen del trabajador, que la transmitirá al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el cual debe responder en 90 días. Se puede tramitar directamente a este Ministerio si se tiene un permiso de residencia de duración mayor a 6 meses. En el caso de contratación por una empresa extranjera ubicada en Turquía, ésta debe presentar los documentos de apoyo en el

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en los tres días siguientes a la solicitud. Tras la concesión del Permiso de Trabajo será precisa la obtención de un Visado de Trabajo para entrar en Turquía (solicitud en los 90 días siguientes a la obtención del Permiso de Trabajo) y una vez en Turquía, en el plazo de 30 días, se debe solicitar al Ministerio del Interior un Certificado de Residencia.

El proceso completo se puede alargar, llegando incluso a durar más de 6 meses, y en el caso de tramitación general no existen garantías sobre la concesión del Permiso. Una opción recomendable es la contratación de un bufete de abogados especializado, que disponga de los contactos adecuados para acelerar los trámites.

### Hora local, vacaciones y días festivos

Hora local: Se añade una hora respecto a España.

Días festivos:

- 1 de enero: Año Nuevo.
- 23 de abril: Día de Soberanía Nacional y de la Infancia.
- 1 de mayo: Día del trabajo
- 19 de mayo: Día de la Conmemoración en honor a Atatürk, de la Juventud y de los Deportes.
- 30 de Agosto: Día de la Victoria.
- Fiesta del Ramadán: 3 días y medio festivos.
- Día de la República: 28 (medio día) y 29 de Octubre.
- Fiesta del Sacrificio: 4 días y medio festivos.
- Las principales fiestas religiosas (Ramadán y Sacrificio), no tienen fecha fija, ya que cada año se adelantan 10 días tomando como referencia el año anterior.



### Horarios laborales

- Administración Pública: 09:00-12:30h / 13:30-18:00h. Cerrado sábados y domingos.
- Bancos: 09:00-12:00 / 13:00-17:00h. Cerrado sábados y domingos.
- Tiendas: 09:30-19:00h (las tiendas en los Centros Comerciales están abiertas hasta las 22h). Algunas cerradas domingos.

### Comunicaciones

Existen actualmente tres operadores de telefonía móvil: Turkcell, Vodafone y Avea.

Para llamar desde España hay que marcar el prefijo 90 de Turquía, seguido del prefijo de la provincia (312 de Ankara; Estambul el 212 para la parte europea y el 216 para la parte asiática) y el número de teléfono local. Para las llamadas interprovinciales en el interior del país se debe marcar un cero, seguido del prefijo provincial y del número de teléfono local e igualmente se procede con los números de móviles.

Los teléfonos públicos funcionan con tarjetas de plástico o de chip. Los hoteles y la gran mayoría de empresas cuentan con servicio de fax.

El servicio postal es generalmente fiable. Las cartas nacionales no suelen tardar más de dos días, mientras que el correo a los países europeos tarda de 4 a 10 días. Existe servicio urgente. El servicio postal (mensajería) privado es muy eficaz, aunque más costoso.

### Sistema de transporte

Entre España y Turquía hay tres compañías aéreas que tienen vuelos directos: Turkish Airlines, Pegasus Airlines e Iberia.

Hay aeropuertos en la mayoría de las grandes ciudades. Turkish Airlines es la compañía aérea estatal que ofrece mayor número de vuelos.

Los autobuses disponen de un excelente servicio las 24 horas entre todas las ciudades grandes y pequeñas, son bastante cómodos y todos ellos pertenecen a empresas privadas. En la mayoría de las compañías de autobuses, tales como Varan, Ulusoy, Kamil Koç, Bursa Uludağ, NevTUR, Goreme y Pamukkale, que funcionan entre las principales ciudades y destinos turísticos, se puede contar con un servicio confortable, aire acondicionado, no fumadores y comidas o refrigerios.

El sistema de trenes funciona correctamente, ofreciendo conexiones entre las principales ciudades del país. Estos son cómodos, agradables, y cuentan con servicios de lavabo y vagón cafetería.

### Moneda

El 1 de enero de 2005 se adoptó la Nueva Lira Turca equivalente a 1 millón de las antiguas Liras.

El cambio lira euro ha oscilado entre 2.6 y 3.3, aunque existe una importante variabilidad en esta divisa.

Diariamente, el Banco Central publica la cotización de la moneda respecto a las principales divisas extranjeras. El euro es canjeable en todas las sucursales bancarias. El cambio de billetes se puede efectuar en aeropuertos, bancos comerciales, hoteles y en las oficinas de cambio, Döviz Satış Bürosu.

### Lengua oficial y religión

La lengua oficial es el turco que es la lengua materna del 90% de la población turca. Existen otros dialectos y lenguas (kurdo, el árabe, el griego, el latino, el armenio, diversos dialectos caucásicos). El 98% de la población es de religión musulmana.

### Otros datos de interés

En general, antes de viajar se recomienda visitar la página Web del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación ([www.maec.es](http://www.maec.es)).

### Precauciones Sanitarias:

En Turquía la figura del médico de cabecera no es muy corriente. En el caso de una afección no urgente es normal acudir a los consultorios de hospitales o a las clínicas privadas. Hay buenos servicios de sanidad privada, la sanidad pública tiene más carencias, con lo que es aconsejable disponer de un seguro que cubra los desplazamientos a Turquía.

Hay que tener muy especiales precauciones si se plantea viajar a la región del sudeste y en general a la zona este del país. Lo único destacable es que en las ciudades el agua no es potable y se recomienda beber agua embotellada, así como en general evitar comer ensaladas, comidas no preparadas, pescado y pollo en verano en las zonas del interior.

### Seguridad Ciudadana:

Turquía no ha sido en los últimos años un país inseguro pero se han sufrido casos de robos en domicilios y se mantiene el riesgo, no alto, de atentados. Por ello conviene tomar ciertas precauciones básicas de seguridad.

## CÓMO HACER NEGOCIOS EN TURQUÍA

1. Sea cuidadoso en la elección de su importador o representante. Son habituales las empresas importadoras que se dedican a diversos productos o que cambian de actividad con frecuencia. Es recomendable siempre que sea posible trabajar con una empresa lo más especializada posible y con experiencia en el sector.

2. Como primera aproximación al mercado puede incorporarse a una de las misiones comerciales programadas por alguna Cámara de Comercio o Asociación Sectorial a la que pertenezca. Una buena aproximación puede ser también la visita a las principales ferias del país.

El contacto personal será importante, aproveche el buen clima de relaciones que hay entre España y Turquía y la simpatía que en general tienen los turcos hacia nuestro país.

3. Son especialmente interesantes los proyectos financiados por las instituciones Financieras Internacionales. Las más importantes tienen programas en Turquía.

4. Contacte con servicios legales especializados, procure la máxima especificación en los contratos y no deje cabos sueltos. El trato habitual con las empresas turcas suele ser muy afable y existe cierta tendencia al trato informal, pero es siempre muy aconsejable que todos los detalles de las operaciones queden firmados y realizar un seguimiento cercano de las relaciones para evitar sorpresas a posteriori.

5. En las primeras operaciones con un nuevo importador o representante tenga especial cuidado con los medios de pago y las garantías. Especialmente, si no tiene referencias de su cliente y se

trata de una empresa pequeña. El crédito documentario es una buena forma de iniciar cualquier nueva operación y, una vez asentada la relación, puede plantearse otras opciones.

6. Infórmese de las barreras comerciales existentes para sus productos. La existencia de una Unión Aduanera con la UE para productos industriales ha eliminado los aranceles pero persisten algunos trámites que conviene tener en cuenta antes de exportar. En la mayoría de los casos no impiden la exportación pero sí implican unos trámites previos. Los trámites aduaneros pueden en ocasiones ser algo lentos, es conveniente presentar la documentación requerida de forma muy detallada y que los trámites los realice un agente o importador especializado.

7. Trate de proteger su producto de copias y falsificaciones.

8. Una vez estudiadas las posibilidades del mercado turco plantéese la opción de establecerse en el país ya que, a largo plazo, será la mejor forma de mantener un flujo de ventas en un país con gran potencial y creciente competencia. La opción de una joint-venture con una empresa local de reconocido prestigio puede ser una buena alternativa.

9. Consulte la información disponible en nuestra Web y, si no encuentra la que busca, contacte con las Oficinas Económicas y Comerciales de España en Turquía a través del ICEX España Exportación e Inversiones Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX).

### DIRECCIONES DE INTERÉS

#### **Representaciones oficiales españolas en Turquía**

##### **Embajada de España en Turquía**

Abdullah Cevdet Sokak, No. 8,  
06680 Çankaya - Ankara / Turquía  
Tel.: +90 312 438 03 92 / 440 21 69  
Fax: +90 312 442 69 91  
Fax Sección Consular: +90 312 440 33 27  
E-mail: [emb.ankara@maec.es](mailto:emb.ankara@maec.es)  
<http://www.mae.es/embajadas/ankara/es/home>  
<http://www.ankaravisa.es>

##### **Consulado General de España en Estambul**

Karanfil Aralığı Sokağı, No: 16 1. Levent,  
80620 Besiktas - Estambul / Turquía  
Tel.: +90 212 270 74 10  
/ 270 74 14/ 270 24 65  
Fax: +90 212 270 74 84  
Fax: +90 212 325 30 31 Para visados  
E-mail: [cog.estambul@maec.es](mailto:cog.estambul@maec.es)  
<http://www.ankaravisa.es>

##### **Oficina Económica y Comercial de España en Ankara**

And Sokak, No: 8 / 14-15,  
Çankaya - Ankara / Turquía  
Tel.: +90 312 468 70 47 (pbx)  
Fax: +90 312 468 69 75  
E-mail: [ankara@comercio.mineco.es](mailto:ankara@comercio.mineco.es)  
<http://www.oficinascomerciales.es>  
<http://www.spainbusiness.gen.tr>

##### **Oficina Económica y Comercial de España en Estambul**

Cumhuriyet Caddesi No: 42/7-8  
Kat 5, Dörtler Apt.  
Elmadağ, 80200 Estambul / Turquía  
Tel.: +90 212 296 61 61  
Fax: +90 212 296 88 30  
E-mail: [estambul@comercio.mineco.es](mailto:estambul@comercio.mineco.es)  
<http://turquia.oficinascomerciales.es>