

### I. ODA İŞLEYİŞİ VE MEVZUAT İLE İLGİLİ SORUNLAR

#### 1. TİCARET SİCİL UYGULAMALARINDA YAŞANAN SORUNLAR

- Yeni Türk Ticaret Kanunu hükümleri büyük oranda yürürlüğe girmiştir. Kanunun yeni yürürlüğe girmesinden dolayı yoruma açıktır. İşlemlerin aksamaması için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Odaların Ticaret Sicil Servisleri tarafından sorulan sorulara daha ivedi cevap vermesi büyük önem taşımaktadır.
- Ticaret sicili harçlarının yüksek olduğundan şikâyet edilmektedir.
- MERSİS'e girişlerde sıkıntı yaşanmaktadır. MERSİS giriş işlemlerinin basitleştirilerek kolay, anlaşılır ve çabuk işleyen bir yapıya kavuşturulması istenmektedir.
- Ticaret sicilleri arasında uygulama birliğinin sağlanması gerekmektedir. Bunun için bütün işlemleri örnekleriyle tek tek izah eden bir rehberin hazırlanması yerinde olacaktır.
- Anonim şirketlerde denetimle ilgili hükümlerin uygulanması için gerekli olan ikincil mevzuatın hazırlanması ve Bakanlar Kurulu kararlarının bir an önce alınarak 6102 s. TTK'nin ilgili maddelerinin işlerlik kazanması gerekmektedir.
- Ticaret sicili müdürlüklerinin SGK, vergi daireleri vb. kurumlara bildirim yükümlülüğünden kaynaklanan idari para cezaları nedeniyle uğradığı haksızlıklar MERSİS'in devlet kurumlarıyla entegrasyonu sayesinde giderilebilmelidir. Bunun yanında TTK 36. Maddeye işlerlik kazandırmak suretiyle bildirim yükümlülüğü yasa ile ortadan kaldırılmalıdır.

#### 2. İÇ TİCARET UYGULAMALARINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Konya, coğrafi şartları ve sahip olduğu imkânlar açısından nakliye ve lojistikte önemli bir bölgedir. Kuzey güney ve doğu batı bölgeleri arasındaki geçişlerde adeta bir lojistik kavşak konumundadır. Konya merkez ve ilçelerinde nakliye faaliyetleri oldukça yoğundur. Özellikle Cihanbeyli, Kulu ve Yunak bölgeleri nakliyecilerden müteşekkildir. Konya, ticari taşımacılıkta İstanbul ve İzmir'den sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre, 2012 sonu itibarıyla Konya'da 27.992 adet işlem gören belge bulunmaktadır. Bu belgelerden 20.199 belge, geçerli durumdadır. 7.793 belge ise yenileme ya da iptal sürecindedir.

K belgesi uygulamalarında nakliyecileri mağdur eden ciddi sorunlar yaşanmaktadır. K Belgesi uygulamalarında yaşanan sorunların çözümü ve bürokrasinin azaltılması amacıyla yapılması gereken düzenlemelere ilişkin görüş ve önerilerimiz şu şekildedir:

- Mevcut **K1** ve **K3** yetki belgelerinde şart koşulan asgari kapasiteler fevkalade

yüksektir. Bu asgari kapasiteleri sağlayamayan şahıs/tüzel kişilerin K yetki belgeleri iptal olmuş, durumu iyi olan şahıs ve işletmeler ise fazladan taşıt almak suretiyle kapasiteyi sağlamaya çalışarak atıl yatırımlar yapmışlardır. Bu kapsamda alınan bazı taşıtların iş yerleri önlerinde bekletilerek çürümeye terk edildiği ifade edilmektedir. Kaynak ihtiyacının henüz sona ermediği günümüzde sırf kapasite doldurmak için yabancı otomotiv şirketlerine servetlerin ödenmesi, milli menfaatlere uygun düşmemektedir. Bu nedenle **K1** şahıslar için gerekli olan **30** ton şartının **25** tona, tüzel kişiler için istenen **110** ton şartının **50** tona, **K3** yetki belgesi için uygulanan **45** ton şartının ise **30** tona düşürülmesi sağlanmalıdır.

- Süt toplayan şahıs ve tüzel kişiler, **K1** yetki belgesi için sağlanması gereken asgari kapasite şartlarından dolayı mağdur durumdadırlar. Bilindiği üzere **K1** için şahıslarda en az **30** ton tüzel kişilerde ise en az **110** ton olan asgari kapasitenin doldurulması gerekmektedir. Ancak bilindiği üzere süt toplama amaçlı dizayn edilen taşıtlar oldukça küçük taşıtlar olduğundan bu kapasitelerin sağlanabilmesi mümkün bulunmadığından, süt toplayıcılarının birçoğunun K belgesi iptal olmuş durumdadır. Malum olduğu üzere bölgemiz hayvancılık yatırımlarında hızlı bir ivme kazanmıştır. Hayvansal ürünlerin işlenebilmesi amacıyla hızla yeni fabrika ve tesisler kurulmaktadır. Bu tesislere ürün taşıyan süt toplayıcı şahıs/işletmelerin belgelerinin iptal olması süt toplama faaliyetini de askıya alacağından, başta süt üreticileri olmak üzere, taşıyıcıları ve de önemlisi süt işleme tesisleri işleyecek ürün bulamayacağı için fevkalade mağduriyetler yaşayacaktır. Bu nedenle acilen ya süt toplama için kullanılan taşıtlara asgari kapasite (tonaj) muafiyeti getirilmeli, ya da bu şahıs işletmelerin **K2** yetki belgesi ile bu işi yapmalarının önü açılmalıdır.

- Yine **K1** ve **K3** yetki belgelerinde üye ve vatandaşlarımız, **20** yaşından küçük taşıt bulmakta zorlandıklarını belirtmektedirler. Bu nedenle taşıtlarda yaş şartı kaldırılmalı, vize ve muayeneden geçebilen taşıtların asgari kapasite hesabına dâhil edilmesi sağlanmalıdır.

- Noterler tarafından adi ortaklık sözleşmelerinin halen yapılabildiği bir ortamda, Adi ortaklık olarak ilgili vergi dairelerinden ortak bir vergi numarası alabilen, yine Adi ortaklık üzerine Trafik Tescil Müdürlüklerince taşıt tescil ettirebilen vatandaşlarımızın Kuruluşumuza müracaatlarında K yetki belgelerinin mer'î mevzuat çerçevesinde Adi ortaklık üzerine düzenlenememesi, hatta daha önce Adi ortaklık üzerine düzenlenen K yetki belgelerinin yenilenememesi hususu Bakanlıklar arası ciddi bir koordinasyonsuzluk olarak algılanmakta ve ciddi tepkiler almaktadır. Bu anlamda konunun vatandaşlarımıza gerekçeli ve mantıklı izahatı yapılamamaktadır. Bu nedenle Adi ortaklıklara tekrar K belgesinin yolunun açılması ya da Adi ortaklık müessesesi ülke gündeminden tamamen kaldırılana dek en azından Adi Ortaklıklara K belgesi düzenlenebilmesinin önünün açılması sağlanmalıdır.

- **K1**, **K1\***, **K2**, **K2\*** ve **K3** yetki belgeleri arasındaki dönüşüm ve devir yetkisinin

Odalardan alınması ile vatandaşlar yine en yakın Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine gönderilerek mağdur edilmektedir. Bu uygulama bürokratik engel koymaktan başka bir şey değildir. Bu nedenle bu yetkinin tekrar ivedi olarak Odalara verilmesi gerekmektedir.

- Karayolu Taşıma Yönetmeliği gereği süresi içerisinde bildirimde bulunmayan şahıs ve tüzel kişilere uygulanan uyarı cezaları fevkalade yüksektir. Bunların makul bir düzeye çekilmesi gerekmektedir.

- Belediyeler tarafından bazı bölgelerde yapılan kapı numarası ve adres değişikliklerine de zamanında (60 günde) bildirim yapılmadığı gerekçesiyle uyarı (para) cezası uygulanmaktadır. Hâlbuki iş yeri aynı yerinde mukim durmaktadır. Bu nedenle bu cezanın bu durumlara uygulanmaması sağlanmalıdır.

- Ulaştırma Bölge Müdürlüklerinden farklı olarak Odalarımızda K belgesi işlemlerini yürüten servisler/şubeler ile Ticaret Sicili servisi/şubesi aynı çatı altında ve hatta Konya Ticaret Odası'nda olduğu üzere birkaç metre ilerisindedir. Hal böyle olunca vatandaş/üyelerimize birkaç metre ilerideki ticaret sicil servisine yapılmış olan bildirim ve değişikliklerden dolayı K belgesi servisine bildirim yapılmadığından bahisle uyarı (para) cezası uygulanması hususunun izahında fevkalade güçlükler yaşamakta ve hatta çoğu zaman izah edilememektedir. Bu nedenle, K belgesi veren Odalarımızda bu hizmetin tabii bir neticesi olarak Ticaret sicili servisine yapılmış olan değişiklik/bildirimlerin K belgesi servisi'ne yapılmış sayılarak uyarı (para) cezalarının uygulanmasının önlenmesi amacıyla gerekli yönetmelik değişikliklerinin yapılması sağlanmalıdır.

- Karayolu Taşıma Yönetmeliği' nin 19. Maddesinin 2/b bendine eklenen ve 1 Ocak 2012 tarihi itibarıyla uygulamaya giren, **“Değiştirilmek istenen yetki belgesinin veriliş tarihinden itibaren doksan günden fazla bir sürenin geçmiş olması”** ifadesi, belge değişimi yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerde ciddi mağduriyetlere neden olmaktadır. Bu maddedeki bu ifadenin mutlaka kaldırılarak belge değişimlerinin önündeki en büyük engel kaldırılmalı ve bundan dolayı meydana gelecek olan belge iptallerinin önüne geçilmelidir.

- Kredi kartına **12 ay** taksitle K belgesi verilmesine imkan tanınmalı, ya da en azından daha önce K belgesi iptal edilen vatandaşlarımıza 12 ay taksitle K belgesi verilmesi sağlanmalıdır.

- Tasfiye halindeki şirketlerin üzerindeki taşınır ve taşınmaz malların ortaklara devri mümkün iken K belgesi ise devredilmeyerek iptal edilmektedir. Bu husus yeni Türk Ticaret Kanunu uygulamalarına da aykırıdır. Bu nedenle Tasfiye halinde olsun ya da olmasın tüzel kişiler üzerindeki K belgelerinin ortaklardan her hangi birine devri mümkün kılınmalıdır.

- K1 yetki belgesi olan şirketlerde alınması zorunlu olan, Mesleki yeterlilik belgesi (ODY)

belgesi alabilen firma sayısı oldukça azdır. Sürekli cezai işlem uygulanmak suretiyle taşıt ilaveleri yapılabilmektedir. Bu nedenle, Mesleki yeterlilik (ODY) belgesi şartının **2018** yılına kadar ötelenmesi ve bu belgenin alınması esnasındaki prosedürlerin azaltılarak belgelendirme faaliyetlerinin Yerel üniversitelere paylaştırılması sağlanmalıdır.

- Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde yapılan değişiklikleri ile asgari kapasitenin altında düşen **K1** ve **K3** yetki belgesi sahiplerinin bu kapasiteyi sağlamak için **540** gün süre tanınmış olmakla birlikte Ulaştırma Bakanlığı otomasyon sistemi kapasiteyi sağlamak için getirilen küçük kamyonet türü taşıtları, veya çekici olmadan yalnız yarı römorku K belgesine eklememekte, kapasiteyi sağlayacak sayı ve tonajda taşıtların tamamını birlikte getirdiğinde ve asgari kapasiteyi (tonajı) doldurduğunda kabul etmektedir. Bilindiği üzere her şahıs ya da işlemenin maddi olanakları bir değildir. Bu nedenle belli aralıklarla taşıt olarak bu sorunu çözmek istemektedirler. Ancak otomasyon sistemi bu taşıtları K belgesine eklediğinden bu taşıtlar Karayollarında taşıma yapamamakta ve ciddi mağduriyetler yaşanmaktadır. Bu nedenle bahsedilen mağduriyetlerin giderilebilmesi amacıyla kapasitenin altındaki taşıtların ve çekici olmadan yalnız yarı römorkun eklenmesine olanak sağlanmalıdır.

- Her ne kadar kamu kurum ve kuruluşlarının bünyelerinde bulundurdukları taşıtlar K belgesinden muaf olsa da çoğu zaman piyasadaki taşıma işletmelerinden kiralama yöntemiyle kamyonet ve kamyon temin edilmektedir. Bu taşıtların ise K belgesi ile trafikte seyretmesi gerekmektedir. Genelde **K1\*** (Yıldızlı K1) bu şahıs ve işletmeler vilayet sınırları dışına taşıtları gönderemediği için mağdur duruma düşmekte, aynı zamanda kiralayan kamu kurum ve kuruluşları olduğundan zaman zaman kamu hizmetlerinde aksamalar yaşanmaktadır. Bu nedenle **K1\*** (Yıldızlı K1) belge sahiplerine gerekli yönetmelik değişiklikleri yapılarak vilayet sınırları dışına çıkabilme izni verilmelidir.

- K belgesine eklenmiş taşıtlara ilişkin ruhsatların vize sayfası tükendiği ya da ufak tefek tadilat yapıldığı durumlarda ruhsat seri numarası da değiştiğinden bahsi geçen taşıtın K belgesinden düşülerek tekrar eklenmesi gerekmektedir. Ancak bunun gibi çoğu durumda otomasyon sistemi tekrar **79,00 TL** ücret çıkarmaktadır. Bu husus vatandaş ve üyelerimize izah edilememektedir. Zaten söz konusu taşıt K belgesine eklidir. Bu nedenle bu tür ruhsat değişikliklerinde otomasyon sisteminin ücret çıkarmasının önüne geçilmelidir.

- **2005** ve **2006**'lı yıllarda K belgesi almak amacıyla Ulaştırma Bakanlığı hesabına para yatırmış olmakla birlikte her hangi bir nedenden dolayı K yetki belgesi alamayan şahıs ve işletmelerimize, yatırmış oldukları bu ücrete binaen yeniden K yetki belgesi düzenlenmesi sağlanmalıdır.

- Nihayetinde, K yetki belgesi adedi **25.000**'in üzerine çıkarak ülkemizin **3.** Büyük arşivine sahip olması ile işlem hacmi fevkalade artan bölgemize, "**Doğu – Batı – Kuzey –**

**Güney”** vilayetleri arasında, Ulaşım kavşağı niteliği taşımasının da göz önünde bulundurularak, ivedilikle **ULAŞTIRMA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ** kurulması sağlanmalı, ayrıca Konya Bölgesi'nin coğrafi genişliği de dikkate alınarak ilçe odalarına da K belgesi konusunda yetki verilmesi sağlanmalıdır.

### 3. MEVZUATA İLİŞKİN SORUNLAR

#### 3.1. E-Fatura Düzenlemesinde Yaşanan Sorunlar

Türkiye'de 2010 yılından itibaren isteğe bağlı olarak önce elektronik fatura düzenlenmesi ve iletilmesi imkânı sağlanmış; daha sonra da yine isteğe bağlı olarak elektronik ortamda defter tutulmasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Son olarak 421 Seri No.lu Vergi Usul Kanunu ile yapılan düzenlemelerle bazı mükellef grupları için elektronik fatura düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. Ancak bu düzenlemelerle ilgili olarak çeşitli sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sorunlar şu şekilde özetlenebilir:

#### **421 Sıra Numaralı Vergi Usul Kanunu Sirküleri / 58'e göre;**

*4/12/2003 tarihli ve 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu kapsamında madeni yağ lisansına sahip olanlar ile bunlardan 2011 takvim yılında mal alan mükelleflerden 31/12/2011 tarihi itibarıyla asgari 25 Milyon TL brüt satış hasılatına sahip olan firmalar e-fatura ve e-defter uygulamasına geçmek zorundalar.*

Yukarıda bahsedilen durumda daha açık bir ifadeyle her gün akaryakıt alımı yaptığımız Madeni yağ lisansına sahip Shell, OPET vb. firmalardan mazot ya da benzin alan bir firmaysak ve ciromuz da 25.000.000 TL'nin üzerindeyse elektronik fatura düzenlemek zorundayız. (1 Litre alsak bile)

Bunun dışında aynı durum **421 Sıra Numaralı Vergi Usul Kanunu tebliğinin 3.1.1b bölümüne göre;** *6/6/2002 tarihli ve 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (III) sayılı listedeki malları imal, inşa veya ithal edenler ile bunlardan 2011 takvim yılında mal alan mükelleflerden 31/12/2011 tarihi itibarıyla asgari 10 Milyon TL brüt satış hasılatına sahip olanlar,* için de geçerlidir.

III sayılı listedeki mallar kolalı gazozlar, alkollü içecekler, tütün puro ve benzeri ürünlerdir. Şöyle ki; III sayılı listedeki malları imal, inşa veya ithal edenler yani, mahallelerimize kadar yayılmış olan, büyük zincir marketlerden (ki bu marketler III sayılı listededir Örn: Atatürk Orman Çiftliği, Carrefour, KİPA, CocaCola A.Ş., Migros A.Ş. gibi) mal alan (mal derken bu şirketlerin sattıkları alkol, sigara değil her türlü mal mesela 1 litre su) ve cirosu 31.12.2011 tarihinde 10 Milyonu geçen işletmeler tebliğine göre E-Faturaya geçmek zorunda kalacaktır.

Tebliğe bu noktalarda birçok eleştiri gelmektedir. Özellikle de aracı kuruluşlar olarak neden akaryakıt istasyonları ile III sayılı listedeki malları imal, inşa veya ithal eden firmaların

kullanıldığıdır. Oysa doğrudan cirosu şu kadar olan şirketler 01/2014 tarihinden itibaren E-Faturaya geçmek zorundalar denilse bu karışıklık ortadan kalmış olacaktır.

Kısaca kanunun çıkış sebebi kaçak mazot, kaçak yağ ve kaçak sigara satışlarının önüne geçilmesi olmasına rağmen, III sayılı listedeki malları imal, inşa veya ithal edenler yani, mahallerimize kadar yayılmış olan, büyük zincir marketlerden 1 litre su, ekmek dahi alınmış olsa E-faturaya geçilmesi kanunun çıkış amacı ile bağdaşmamaktadır.

Diğer yandan Gelir İdaresine ait E-fatura portalı firmaların ihtiyaçlarına cevap verememektedir. E-fatura portalının tam olarak düzenlenememesi sebebiyle, Gelirler İdaresi bu işi bazı özel entegratörlere yönlendirmiştir. Özel Entegrasyon izni alan firmalar; anlaşma yaptıkları mükelleflerden kullanıcı hesap yönetimi, fatura yönlendirme ve iletim bedeli olarak yüksek ücret istemektedir. Diğer yandan e-faturaya geçmek zorunda olan firmalar bunu kendileri yapmak isterlerse, yeni yazılım programları almak zorunda kalmaktadır. Bu sebeple sözde E-faturaya geçen firmaların masraflarının düşeceği söylenmesine rağmen, aslında özel bu sistemde firmalara çok ciddi masraflar çıkmaktadır.

Bu çerçevede e-faturaya geçiş süresinde yaşanan yukarıda belirtilen sorunların en kısa sürede çözüme kavuşturulması hususunda gerekli çalışmaların yapılması gerektiğini düşünmekteyiz.

### **3.2. Çek Yasasında Karşılaşılan Sorunlar**

Karşılıksız çek düzenleyene hapis cezası kaldırılarak yerine idari para cezası getirilmesi, yeni bir tartışmayı da başlatmıştır. Kişilerin ticari suçlarından dolayı hürriyetlerinin kısıtlanmaması savunulurken öte yandan mağdur olan alacaklıya ilişkin yaşanacak mağduriyet devam edecektir.Çekte vade olup olamayacağı konusu yine tartışılacaktır. Yeni düzenleme, vade yerine düzenleme tarihinde ısrar etmekte, oysa uygulamada düzenleme tarihi olarak genellikle gelecek (vadeli) tarihler yazılmaktadır.

Beyaz eşya ve elektrikli küçük ev aletleri satışlarında büyük alışveriş merkezleri ve sanal ortamda yapılan satışlara bir kısıtlama getirmek gerekmektedir. Bu tür yerlerde satılan ürünler; genellikle bölge esnafının satmak için almış olduğu emtiaları çok taksitli ve promosyonlu satışlar yaparak ciroları üst seviyede etkilemektedir.

### **3.3. Tehlikeli Maddelerin Karayolunda Taşınması Yönetmeliği**

Tehlikeli Maddelerin Karayolunda Taşınması Yönetmeliği 01-01-2014 tarihinde yürürlüğe girecektir. Bu Yönetmelik kapsamında taşıma yapacak yetki belgesi sahipleri ile kamu kurum ve kuruluşları, ilgili veya yetkili mercilerden izin almak zorundadırlar. Söz konusu izinler, izin alma tarihinden itibaren en fazla bir yıl geçerli olacak şekilde düzenlenecektir. Ayrıca ulusal

ve uluslararası karayollarında tehlikeli yük taşımacılığı yapacak şoförlerin de Tehlikeli Mal Taşımacılığı Sürücü Eğitim Sertifikası (SRC5)/ADR Şoför Eğitim Sertifikasına sahip olmaları zorunludur.

Fakat araçlara belgeleri TSE verecek olmasına rağmen henüz yeterli hazırlığın olmadığı görülmektedir. Sürücülerin alacağı SRC5 belgesi için ise eğitim veren kurum sayısı azdır ve sınav yılda 4-5 defa yapılmaktadır. Tehlikeli madde taşıma yapan şirketlerin bu işlemleri yetiştirmesi oldukça zordur ve mutlaka sürecin uzatılması gerekmektedir. Aksi takdirde tehlikeli madde taşıma yapan şirketler yol denetimlerinde ciddi cezalara maruz kalabilecektir.

### 3.4. Damla Sulamada KDV Oranları

2007/13033 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile damla sulama sistemlerinde kullanılan "damlama ve su fiskiyeleri" % 8 oranında katma değer vergisine tabidir. Ancak, bu kararda sayılan eşyaların arasında sistem aksam ve parçalarına yer verilmediğinden, sulama sistemlerine ait aksam ve parçaların satışında %18 KDV alınmaktadır. Bu durum hem damla sulama sistem ve parçaları satan firmaları hem de tüketicileri mağdur etmektedir. Bu çerçevede damla sulama sistemlerine ait aksam ve parçaların satışında da Katma Değer Vergisinin %8'e düşürülmesi talep edilmektedir.

## II. DIŞ TİCARET İLE GÜMRÜK UYGULAMALARINA İLİŞKİN SORUNLAR

01 Haziran 2013 tarihinde Konya Ticaret Odası'nın, 250 ihracatçı firma ile yapmış olduğu "İhracatta Çözüm Yolları Çalıştayı"nda ortaya çıkan ve ayrıca Odamız Dış Ticaret Servisi'ne gelen sorunlar ve çözüm önerileri şu şekildedir:

- Yurt dışından elinde numuneler ile Türkiye'ye giriş yapan ithalatçı firmalar gümrükte numunelerin alı konulması gibi sorunlar yaşamaktadırlar. Numuneler ile ilgili gümrük mevzuatında düzenlemeler yapılması talep edilmektedir.
- İhracatçı firmaların ikilemde kalmamaları ve mağdur olmamaları için Ekonomi Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın, GTİP numaralarında mutabık olunması talep edilmektedir.
- 2012 yılı başında yürürlüğe giren fakat kısa süre sonra uygulamadan kaldırılan elektronik kâğıtsız beyanname sisteminin yeniden uygulanması, artan ihracatların ve bu ihracatlarla ilgili süreçlerin daha hızlı ve etkin olması bakımından önem teşkil etmektedir. Dâhilde İşleme İzin Belgesi ve Tareks (E-Uygunluk Belgesi) evrakına elektronik ortamda bulunmasına rağmen kurumlarca basılı nüsha ibrazı istenmesi firmaların işlemlerinin

aksamasına neden olmaktadır.

- İhracatçı Birlikleri'ne ihracat başına yapılan ödemelerin oldukça önemli meblağ tutmaktadır. Bu çerçevede yapılan Birlik ödemelerinin oranlarının düşürülmesi için yeniden değerlendirme yapılması talep edilmektedir.

- Irak ihracatlarında katı gözetim uygulaması nedeniyle sorunlar yaşanmaktadır. Irak tarafından istenilen ön denetim raporların alınması aşamasında ihracatçı firmalar sıkıntı çekmektedir. Irak ülkesiyle bakanlık düzeyinde görüşmeler yapılarak denetim raporu istenilen ürün grupların tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir.

- TSE testlerine veya raporlarına ihtiyaç duyulan ithalatlarda, TSE test raporları çok uzun sürede çıkmakta, ihtiyaç duyulan belgeler geç verilmektedir.

- Ortadoğu ülkelerine yapılan ihracatlarda gözetim yapan uluslararası denetim kurumlarının keyfi uygulamaları ihracatçıyı zor durumda bırakmaktadır. Bu nedenle TSE kurumundan bağımsız daha hızlı ihracatçının taleplerine cevap verebilecek uluslararası itibarı olan bir kurumun kurulması gerekmektedir.

- Gümrükte yapılan işlemlerin uzaması nedeniyle ihracatçıdan mesai ücreti talep edilmesi firmalar açısından sıkıntı teşkil etmektedir.

- Konya Gümrük Müdürlüğü'nün internet hızının yavaş olması nedeniyle işlemlerde yaşanan aksaklıklardan dolayı firmalar şikâyetçidir.

- Nakliye şirketlerindeki tröst ve tekelleşme nedeniyle nakliye ücretlerinde tam rekabet ortamı bulunmamaktadır. Daha çok Irak ve İran bölgelerine yapılan ihracatlar da bu sıkıntılar (tekelleşme) öne çıkmaktadır.

- Türkiye Cumhuriyeti tarafından alınan resim, vergi ve harçlar (otomobil, petrol ve yan ürünleri, ticari emtia, gıda, telekomünikasyon sektörleri) çok yüksek olup maalesef her biri imalat giderlerini yükseltici kalemlerdir. İhracat yapan firmaların sabit maliyetlerinin ( ücretler, vergiler vs.) düşürülmesi firmanın finansal rahatlamasını sağlayacaktır.

- Rekabetin azaltılması için yurt içerisinde yapılan ticaretlerde ödeme vade kısıtlarının oluşturulması gerekmektedir. Ülkemizde iç piyasa ödemeleri çok uzun vadelere dayandığı için en küçük firma dahi ihracata yoğunlaşma çabası içerisinde. Bu çaba gerektiğinde peşin para için zararına mal satmaya ve günü kurtarmaya neden olmaktadır. Vadelerin uzamasını engellemek için yapılan ödemelere banka zorunluluğu getirilmelidir. Firmaların diğer firmalara yaptığı ödemeler sektör ve ihtiyaçlara göre sınırlandırılmalı ve uzamasına engel olunmalıdır. Hem ödemeler hem de sektörel olarak sayı ile sınırlanan firmaların hepsi eşit koşullar ile imalatçıdan alım satım yapacağı için devasa rekabetler mümkün olmayacaktır.

- Konya havalimanında ihracat ve ithalat yükleri için gümrüklü saha oluşturulması



sanayicinin dış ticaret işlemlerinin hızlanmasına yardımcı olacaktır.

- Dış ticaret yapan firmaların en büyük sıkıntıları karşı firmaların güvenilirliği konusundadır. Başbakanın bu konuda dış ülkelerdeki ataşelik veya konsolosluklarının yardımcı olacağını belirtilmiş olsa da bu konuda dış temsilciliklerimizden daha fazla yardım talep edilmektedir.

- İhraç Kayıtlı alınan faturalara ait İhracat yapıldığında, Gümrük Çıkış Beyannamelerini resmi olarak Gümrük Müdürlüğünden verilmektedir. Her seferinde Noter tasdikli aslı gibidir yaptırıp imalatçıya vermek zorunda kalınması ihracatçılar için sıkıntı oluşturmaktadır.

- İhraç kayıtlı alınan her faturanın sahibi olan imalatçıya; Fatura fotokopisi, Çeki Listesi ve Noter Tasdikli aslı gibidir yapılan GÇB verildiğinde; hangi ürünü kimden kaçta alınmış kime kaçta satılmış gibi ticarete mahrem ve gizlilik içeren bu bilgilerin rakip firmalara ulaşmasına neden olmaktadır. Resmi mevzuattan kaynaklanan evrak verme zorunluluğundan vaz geçilip maliyenin istemiş olduğu bilgiler üçüncü şahıslarla paylaşılmayacak şekilde Gümrük Müdürlüğünden direkt olarak temin edilmesi gerekmektedir.

- İhracat işlemleri bittikten sonra KDV iadelerinin bir yıl gibi uzun bir süre içinde iade edilmesi firmaları mağdur etmektedir.

- Irak'a ihracat yapan firmaların; Suriye de yaşanan sorunlardan dolayı gümrük kapılarının kapanması nedeniyle aşırı yoğunluk yaşanan Habur Sınır Kapısının iyileştirilmesi ve bunun yanında o bölgeye, alternatif yeni bir sınır kapısının açılmasını talep edilmektedir.

- AR-GE Pazar araştırmalarına ait yapılan destekler daha da iyileştirilmeli ve arttırılmalı. Geri ödeme evrak ve prosesler sade ve basit olmalıdır.

- DİİB kapatmak için verilen süreler yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle kapatma işlemleri uzun sürmektedir.

- İhracat faturalarından KDV iade işlemleri silsile yoluyla uzun vadede gerçekleşmemektedir. Bu durum ihracatçıları mağdur etmektedir.

- İhracat faturalarında KDV iade işlemlerinde asıl firmanın çalıştığı grup şirketlerinde çıkan vergi dairesi ile ilgili sorunlarda ana firmaya rücu edilerek KDV iadeleri zamanında ödenmemektedir.

- Son dönemde Konya Gümrük Müdürlüğü'nden alınan kokolin numuneleri ve onun tarife değişikliği ile ilgili üretici firmalara en kısa zamanda bilgi verilmesi talep edilmektedir.

- İkinci el makine alımında mevzuattan kaynaklanan zorluklar nedeniyle firmaların 2. El makine ithalatında zorluklar yaşamaktadır.

- Arjantin'e yapılan ihracatlarda Arjantin gümrük mevzuatına göre, yapılacak ithalatlar için izin alınması gerekmektedir. Bu süreç uzun ve zordur. Bu süreçte bazen Arjantin

hükümetinden ithalat için olumsuz cevap da gelebilmektedir. Brezilya’da ise ithalat vergilerinin yüksekliği Türk mallarının tercih edilmesini olumsuz etkilemektedir. Bu ülkelerle STA anlaşmalarının yapılarak ihracat işlemlerinin kolaylaştırılması talep edilmektedir.

- Irak’a yapılan ihracat operasyonu sürecinde KONYA-SİLOPİ arası nakliye maliyetinin yüksek olmasından dolayı sınır illerindeki ihracat yapan firmalara karşı fiyat noktasında yüksek kaldığını görülmektedir ve buna çözüm olarak bölgesel olarak km<sup>2</sup> bazında ihracat yapan firmalara lojistik operasyon sürecinde rekabet edebilmek için destek ( mazot desteği, vergi indirimi desteği vb.) istenmektedir.
- KKDF oranının çok yüksek olması nedeniyle ihracatçı firma ile ödeme yöntemleri konusunda sorun yaşanmaktadır. KKDF oranlarının en az %3’e düşürülmesi istenmektedir.
- Sürekli olarak aynı ihracatçı firmadan aldığımız aynı GTİP numaralı malzemelerin gümrük işlemlerinde standart uygulamalar yapılmadan, firmaların gümrükteki işlemler uzamaktadır. Bu işlemlerin standart hale getirilmesi talep edilmektedir.
- Garanti Muafiyet Belgesi ve CE Muafiyet belgesi ile ilgili olarak mevzuattan kaynaklanan sorunlar yaşanmaktadır. Mevzuatta kesin olarak adet ve kullanım amacı belirtilmediği için, her seferinde bu belgeler alınırken boşa zaman harcanmaktadır. Mevzuatın ihracatçının işlerini kolaylaştıracak şekilde düzenlenmesi istenmektedir.

### III. KONYA’NIN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİMİZ

#### 1. ULAŞIM SORUNLARI

Konya, Türkiye haritasındaki merkezi konumundan dolayı doğal bir lojistik merkez konumundadır. Konya’nın ürünlerini ulusal ve uluslararası piyasalara ulaştırmasında ulaşım altyapısının eksiksiz olması büyük önem taşımaktadır.

Özellikle ihracat ve ithalatta çok büyük miktarlar söz konusu olduğundan limana ulaşılabilirlik mutlaka göz önünde bulundurulması gereken bir noktadır. Hem ihraç edilen hem de ithal edilen mallar açısından hızlı bir şekilde pazara ve üretime mal ve malzeme sevk etmek uluslararası rekabetçiliğimizi artırmamız için kaçınılmazdır. Bu çerçevede Konya’nın ihracatının artırılmasına yönelik olarak Konya’nın limanlara ulaşımını kolaylaştırmak ve çeşitlendirmek büyük önem taşımaktadır.

#### 1.1. KARAYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAN SORUNLAR

##### 1.1.1. Konya Çevre Yolu

Şu anda Konya’nın mevcut çevre yolu şehir içinde kalmış, ana cadde hâline gelmiştir. Hem şehir içi trafik sıkışıklığına neden olmakta hem de kazalara sebebiyet vermektedir. Konya şehir içi trafiğinin rahatlaması için dış çevre yolu yapımı büyük önem arz etmektedir. Bu yolun yapılması halinde Konya ilinin devlet yolu çıkışlarının tamamı birbirine bağlanmış olacaktır.

Konya’da, şu an yer alan çevre yolu ihtiyacı karşılamadığı için, 114 kilometre uzunluğundaki yeni bir çevre yolu projesi üzerinde çalışılmaya başlanmıştır. 2007 yılında projelendirilen ve 2010 yılında da karayolu ağına işaretlenen Konya Çevre Yolu geçen yıllara rağmen hala hayata geçememiştir. Konya, çevre yoluyla ilgili topyekûn bir beklenti içine girmiştir. Konyalıların ortak beklentisi 2014 yatırım programında çevre yoluyla ilgili net adımların atılıp kaynakların ayrılmasıdır.

##### 1.1.2. Konya’nın Otoyol Projelerinin Dışında Olması

2009 yılında yapılan 10. Ulaştırma Şûrası’nda 12 otoyol projesinin 2023 yılına kadar tamamlanması öngörülmüştü. Daha sonra ise otoyol proje sayısı 15’e çıkmıştır. Ancak 5.550 kilometre uzunluğunda olması planlanan otoyol projelerinin hiçbirine Konya dâhil değildir. Konya’nın Türkiye’nin kavşak noktasında olduğu düşünüldüğünde, Konya’nın da otoyol projeleri arasına daha erken dâhil edilmesi gerekmektedir.

### 1.2. HAVAYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Tarım, sanayi ve ticarete Türkiye'nin en dinamik şehirleri arasında yer alan Konya'da 2012 yılında 172 ülkeye ihracat gerçekleştirilmiştir. İş adamlarının ticaret yapabilmesi için dünyanın dört bir yanına yani uluslararası pazara açılması gerekmektedir. Sadece Konyalı firmalar için değil, kente gelecek yatırımcılar için de uluslararası uçuşlara açık sivil bir havaalanı şarttır. Çünkü yeni yatırımların kente gelebilmesi için hava ulaşımı büyük önem taşımaktadır.

Konya'da sivil havayolu taşımacılığında ciddi sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunların ilki Konya Havaalanının yetersiz olmasıdır. Diğer sorun ise sefer sayısının azlığı ve tek sefer güzergâhının bulunmasıdır. Son olarak Konya Havaalanının askeri/sivil statüde olmasının getirdiği bazı sorunlar bulunmaktadır.

Konya'daki mevcut havaalanı ve hava ulaşımı bugün için oldukça yetersizdir ve hava ulaşımı konusunda sıkıntılara sebep olmaktadır. Konya'nın iş dünyası temsilcileri, mevcut havaalanının, Konya'nın dünyadaki konumuna yakışmadığını ve yeterli olmadığını defalarca dile getirmiştir. Nitekim Konya Hava Limanı Terminal Binası yıllardır 5 bin 400 metrekare gibi dar bir alanda hizmet vermektedir. Konya'nın yeni terminal binası 13 Ocak 2014'te hizmete girecek olması kuşkusuz çok önemli bir gelişmedir. 5 bin 400 metrekareden 23 bin 640 metrekareye çıkacak olan yeni terminal binası ile yılda 1 milyon olan yolcu kapasitesinin 3 milyona çıkması öngörülmektedir.

Bununla birlikte bugün Konya'dan sadece İstanbul'a seferleri bulunmaktadır. Konyalı işadamları bazı Büyükşehirlere de iç hat seferleri düzenlenmesini istemektedir. Bu çerçevede özellikle karayolu ulaşımı ile uzak olan şehirlere (İzmir, Van, Gaziantep, Trabzon vb.) seferler konulmalıdır. Ayrıca Konya'nın ihracat potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda, Konya'dan yurtdışına uçak seferlerinin başlatılması büyük önem taşımaktadır.

Diğer yandan mevcut havaalanının hem sivil hem de askeri havaalanı olması, sivil havayolu taşımacılığında sorunlara yol açmaktadır. Bu çerçevede bizim önerimiz mevcut askeri havaalanının Karapınar çevresine nakledilerek, merkezdeki havaalanını sivil havaalanına dönüştürmektir. Diğer bir alternatif de Konya ile bir bütünlük arz eden Aksaray ve Karaman illerine de hitap edecek bir sivil havaalanı yapılmasıdır. Aynı zamanda bu sivil havaalanı uluslararası uçuşların yanında her türlü tarım, kargo taşımacılığı, dolmuş uçak uçuşlarına açık sivil havaalanı olmalıdır.

### 1.3. DEMİRYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Konya'nın gerçek bir yatırım üssü haline gelebilmesi, dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının gerçekleştirildiği denizyoluna hızlı ve düşük maliyetli bağlantı sağlanmasıyla mümkün

olabilecektir. Ancak bugün itibariyle Konya'nın limanlara ulaşımı demiryolu ile oldukça zor olmaktadır. Çünkü Konyalı firmalar demiryolu taşımacılığını gerek uzun zaman alması gerekse maliyetinin yüksek olması nedeniyle tercih etmemektedir.

Demiryolu taşımacılığına getirilen 500 ton limit uygulaması özel izinlerle 250 tona düşürülebilmektedir. Ama bu mal tahdidi dahi fazla olmaktadır. Bu durum firmaların yüksek maliyetli olsa da hızı ve kolaylığı nedeniyle demiryolu yerine karayolunu seçmesine neden olmaktadır. Parça yüklerin biriktirilerek uygun hatlarda toplu taşınması uygulaması ise yüklerin bekletilmesine sebebiyet vermektedir.

Günümüzün rekabet koşullarında hiçbir firma uzun ve belirsiz bir teslimat süresini kabul etmeyeceği için hızlı ve pratik olan karayolu taşımacılığına yönelmektedir. Bu durum demiryolu yük taşımacılığindeki talep azalmasındaki kısır döngüyü izah etmektedir. Konya sanayisi yükünü tüm hatlara ve özelde Mersin Limanına bekletilmeden ve limitlere boğulmadan ulaştırmak istemektedir. Bilinmesi gereken bir başka husus ise uluslararası taşımacılıkta demiryollarında herhangi bir tahdit uygulaması bulunmazken bu tahditlerin yurt içi taşımacılıkta uygulandığıdır. En basit ifade ile bir vagon yük bile olsa onun hemen Mersin'e taşınması gerekmektedir.

Konya'nın ihracatının artırılması için demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu yönde Konya'da son dönemde önemli projeler hayata geçirilmektedir. Bu projeler: Konya Lojistik Merkezi Projesi, Konya-Mersin Demiryolu Projesi, Konya-Karaman-Taşucu Demiryolu Yük Taşımacılığı Projesidir. Bu girişimler ile bölge önemli bir lojistik üssü haline gelmektedir.

### 1.3.1. Konya Lojistik Merkez Projesi

Konya'da bir Lojistik Merkez'in kurulması, 2011 yatırım programına alınmıştır ve çalışmalar TCDD tarafından yürütülmektedir.

Konya sanayisinde ve tarımında üretilen ürünlerin ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilme gücüne sahip olmalarına kurulacak "Konya Lojistik Merkezi" büyük katkı sağlayacaktır. Konya lojistik merkezinin kurulması ile firmalar, ürettikleri ürünleri daha ucuz, etkin ve hızlı bir şekilde müşterilerine ulaştırabilecektir. Yüklemeden gümrüğe lojistik ile ilgili bütün süreçler Konya Lojistik Merkezinde yapılabilecektir.

Konya Lojistik Merkezi, sadece Konya iline değil, tüm bölgemize özellikle Ankara, Afyon, Karaman, Niğde, Aksaray gibi komşu illerimize de hizmet edecek büyük bir projedir. Bu çerçevede Konya Lojistik Merkezi bölgemizin kalkınmasında öncü rolü oynayacak ve Konya'yı da tüm yolların kesiştiği bir kavşak, bölgenin merkezi haline getirecektir.

Konya Lojistik Merkezi'nin verimli ve etkin bir şekilde çalışabilmesi için Merkezin

denizyoluna hızlı bir şekilde ulaşabilmesi gerekmektedir. Bu noktada Konya-Mersin Demiryolu Hattı Projesi büyük önem taşımaktadır.

### 1.3.2. Konya-Mersin Demiryolu Hattı Projesi

Hali hazırda Mersin üzerine bulunan hat, tek yönlü olması ve daha çok sinyalli olarak yapılan mevcut taşımacılığın ağır işlemeden dolayı verimli bir şekilde kullanılamamaktadır. Bugün bir yük treninin Konya'dan Mersin'e ulaşım için geçirdiği süre 12 saattir. Bu süre de deniz yolunun yoğun kullanıldığı sektörleri olumsuz etkilemektedir. Daha da önemlisi Konya'ya yapılacak büyük ölçekli yatırımların önünü kesmektedir.

Bu kapsamda, Konya demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi için mevcut Mersin demiryolu hattına ikinci bir hattın döşenmesi ve karşılıklı seferlerle taşımacılığın rahatlatılması gerekmektedir.

### 1.3.3. Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Tren Hattı Projesi

Konya'nın Antalya'ya ve İç Anadolu'daki diğer illere demiryolu ile hızlı bir şekilde bağlanabilmesi için Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Hızlandırılmış Tren Hattı Projesi önem taşımaktadır.

Bununla birlikte 2023 yılında bitirilmesi planlanan Konya - Antalya Hızlı Tren Hattının devamı olan Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hattı 2035 yılına projelendirilmiştir. Ancak bu projenin 2023'e kadar bitirilmesi için gerekli girişimler yapılmalıdır.

Ulaşım alt yapısını turizmi geliştirmeye yönelik sadece insan taşımacılığı olarak düşünmek gerçekçi bir yaklaşım değildir. Konya, Türkiye'nin en fazla ziyaretçi çeken müzelerine sahip olduğu halde gelen turistlerin uzun süreli konaklaması mümkün olmamaktadır. Bu sebeple demiryolu alt yapısının insan ve yük taşımacılığı olarak "karma taşımacılık" modelinin düşünülmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, Konya'nın ihracatının artması için elzem olan limanlara bağlantı en ucuz ve hızlı bir şekilde sağlanması açısından demiryolu ulaşımı büyük önem taşımaktadır. Bu çerçevede yukarıda bahsedilen projelerin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir.

## 2. ENERJİ SORUNLARI

Konya'nın mevcut elektrik ihtiyacı tamamen dışarıdan sağlanmaktadır.. Konya bölgesinde Konya'yı besleyebilecek büyük bir enerji santralının olmaması enerji sıkıntısına yol açmaktadır. Bu durum enerji arz güvenliğini sıkıntıya sokmakta ve üretim üssü olan Konya'nın sanayisine zarar vermektedir.

Konya'nın enerji ihtiyacını karşılamaya yönelik projeler bir an önce hayata geçirilmelidir.

Bu projeler şunlardır:

### 2.1. KARAPINAR TERMİK SANTRALİ PROJESİ

İthal enerji faturası 70 milyar dolara dayanan Türkiye'nin enerji açığını iç kaynaklardan karşılamak üzere yeni projeler devreye sokulmaktadır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı linyit kömürü yataklarını termik santral kurmak şartıyla özel sektöre devretmektedir.

Bu kapsamda özel sektörün işletmesine devredilecek linyit yataklarından birisi de Karapınar'da bulunmaktadır. Maden Teknik Arama Enstitüsü Konya-Karapınar Kömür Sahasında 4 yıldır yaptığı çalışmaları tamamlamış ve Elektrik Üretim Anonim Şirketi'ne (EUAŞ) devretmiştir. EÜAŞ'ın da 2013'ün ilk yarısında ihaleye çıkması beklenmektedir.

Karapınar'daki rezerv, Türkiye'nin en önemli kömür rezervlerinden birisidir. 1,835 milyar ton bir kömür rezervi, şu an ruhsatlandırılmış durumdadır. Türkiye'de şu anda kömürden elde edilen kurulu elektrik gücü 8.700 MW. Karapınar'ın ise 5.870 MW termik santral potansiyeli bulunmaktadır. Yani kurulacak tesislerle bugüne kadar Türkiye'de kömürden elde edilen enerjinin yarısından fazlasını Karapınar'da üretme imkânı mevcuttur.

Maden çıkarma işlemlerinde yaklaşık 2 bin kişiye iş olanağı sağlanacağı öngörülmektedir. Özellikle santralde çalışacak işçilerin büyük bölümü dışardan olacağı göz önünde bulundurulduğunda Karapınar büyük miktarda göç alacaktır.

Karapınar'a kurulması planlanan tabiat, çevre ve ekolojik değerlere duyarlı Ultra Süper Kritik Termik Santraller, son teknoloji ile donatılarak çevre dostu santraller olarak imal edilecektir. Bu nedenle Karapınar çevresel açıdan hiç bir sorun teşkil etmeyecektir.

Karapınar'da kurulacak santrallerin enerjide dışarıya bağımlı olan Konya ekonomisini önemli ölçüde rahatlatacağı düşünülmektedir. Bu çerçevede bu proje bir an önce hayata geçirilmelidir.

### 2.2. KARAPINAR ENERJİ İHTİSAS ENDÜSTRİ BÖLGESİ

Bakanlar Kurulu'nun 16.07.2012 tarih ve 2012/3574 sayılı Karapınar Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi kurulması kararı 08.09.2012 tarih ve 28405 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olup, bu çerçevede Endüstri Bölgeleri Kanununun 3 üncü ve Endüstri Bölgeleri Yönetmeliği'nin 39 uncu maddesine istinaden Konya Sanayi Odası bünyesinde "Karapınar Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi" İşletme Müdürlüğü kurularak hizmete başlamıştır.

Karapınar Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi 2.718 hektar büyüklüğündeki birinci kısım ve 3.240 hektar büyüklüğündeki ikinci kısım olmak üzere toplam 5.958,7 hektar alandan oluşmaktadır. Bölgeden yapılacak yatırımların çoğunlukla güneş enerjisinden elektrik elde



etmeye yönelik yatırımlar olması öngörülmektedir. Bunun yanında bölgenin, doğalgaz, termik, rüzgâr ve bunun gibi enerji sektörüne yönelik her türlü yatırımın, kademeli olarak faaliyete geçirilebileceği, ülkemize yatırım yapabilecek yerli veya yabancı büyük ölçekli yatırımcıların taleplerinin karşılanabileceği bir enerji üssü haline gelmesi öngörülmektedir.

Karapınar Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi üç açıdan önemlidir: Bölgemize ulusal ve uluslararası yatırımcıları çekecek olması, Konya sanayisine yenilenebilir enerji gibi katma değeri yüksek yeni bir sektörde ivme kazandıracak olması ve cari açığın kapatılmasında önemli bir rol oynayacak olması.

Karapınar ilçesi ekonomik olarak zayıf bir bölge olmakla birlikte, toprakları tarıma uygun olmayan ve güneş ışığının da yüksek seviyede olmasından dolayı güneş enerjisi üretiminde ciddi potansiyele sahip bir bölgedir. Bu bölgede yapılacak yatırım ile hem bölge insanının kalkınması sağlanacak hem de tarım yapılamayan araziler ekonomiye kazandırılacaktır. Bu kapsamda Karapınar Enerji İhtisas Endüstri Bölgesinin kuruluş, altyapı ve parselizasyon çalışmalarının hızlı bir şekilde tamamlanarak, faaliyete geçmesi büyük önem arz etmektedir.