



1882

KONYA TİCARET ODASI  
KONYA CHAMBER OF COMMERCE

# KONYA İLİNİN ULAŞIM ALTYAPISINDAKİ SORUNLAR

## Talep ve Çözüm Önerilerimiz

Konya  
Ocak 2014

## İÇİNDEKİLER

1.	GİRİŞ.....	1
2.	KARAYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR .....	2
2.1.	Bölünmüş Yol Projelerinin Henüz Tamamlanmaması .....	2
2.2.	Konya Çevre Yolunun Olmaması.....	2
2.3.	Konya'nın Otoyol Projelerinin Dışında Olması .....	2
3.	HAVAYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR .....	3
4.	DEMİRYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR .....	3
4.1.	Konya Lojistik Merkez Projesi.....	4
4.2.	Konya-Mersin Demiryolu Hattı Projesi .....	5
4.3.	Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Tren Hattı Projesi .....	5
5.	KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR .....	6

## 1. GİRİŞ

Hükümetimiz Cumhuriyetimizin 100'üncü yılı olan 2023 yılı için büyük hedefler belirlemiştir. 2023 yılında ülkemizin, dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisi içerisinde yer alması öngörülmektedir. Bu doğrultuda milli gelirimizin 2 trilyon dolar seviyesine ulaşması ve ihracatımızın 500 milyar dolar olarak gerçekleşmesi planlanmaktadır. Küresel ölçekte kıyasıya bir rekabetin yaşandığı günümüzde bu hedeflere ulaşmak için tüm kesimlerin katkı sağlaması gerekmektedir.

Ülkemizin hedeflediği noktaya ulaşabilmesi için Konya olarak nasıl bir katkı sağlanacağı ve hedeflerin neler olacağı konusunda çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Konya'nın 2023 yılındaki temel hedefi ilimizin sahip olduğu bütün kaynakları harekete geçirerek daha yüksek bir üretim kapasitesi ve daha yüksek bir milli gelire ulaşmaktır.

Konya'nın 2023 yılında ekonomisinde ulaşmak istediği hedefler şunlardır:

- **Nüfus:** 2.500.000
- **Milli Gelir:** 14,2 milyar dolar
- **Kişi başına düşen milli gelir:** 25.000 dolar
- **İhracat hedefi:** 15 milyar dolar
- **Sanayi ürünleri ihracat hedefi:** 11,5 milyar dolar
- **Tarım ürünleri ihracat hedefi:** 3,5 milyar dolar
- **İstihdam oranı:** %56,20
- **İşsizlik oranı:** %5

Konya'nın 2023 yılına kadar tarım, sanayi, ulaşım, turizm, enerji, eğitim, altyapı ile kent kimliği alanlarında gerçekleştirileceği büyük projelerle Türkiye'nin ilk 10 ekonomisi arasına girmesi hedeflenmektedir. Bu noktada Konya'nın ürünlerini ulusal ve uluslararası piyasalara ulaştırmasında ulaşım altyapısının eksiksiz olması büyük önem taşımaktadır.

Her ne kadar Konya, Türkiye haritasındaki merkezi konumundan dolayı doğal bir lojistik merkez konumunda olsa da, limanlara uzak olması ve limanlara ulaşmada yeterli ulaşım altyapısına sahip olmaması nedeniyle ciddi sorunlar yaşamaktadır. 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.

Bu raporda öncelikle Konya'nın karayolu, havayolu ve demiryolu ulaşımında yaşadığı sorunlar ve taleplerimiz ele alınacak ardından da, Konya'da ticari taşımacılıkta karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerilerimiz bilginize sunulacaktır.

## **2. KARAYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR**

Konya, İç Anadolu Bölgesinin ortasında diğer ütün illeri birbirine bağlayan önemli bir geçiş güzergâhıdır. Bu nedenle Konya karayolu ulaşımında lojistik açıdan merkez konumdadır. Konya'nın ürünlerini ulusal ve uluslararası piyasalara ulaştırmasında karayolu taşımacılığı büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte Konya'nın karayolu ulaşımında karşılaştığı bazı sorunlar bulunmaktadır. Bunlar şu şekildedir:

### **2.1. Bölünmüş Yol Projelerinin Henüz Tamamlanmaması**

Bugün Konya neredeyse bütün merkezlere bölünmüş yollar ile bağlanmaktadır. Bu nedenle Konya, karayolu ile Türkiye'nin %80'ine 6 saatte ulaşabilmektedir.

Konya-Afyon Yolu, Konya-Ereğli-Ulukışla Yolu, Konya-Aksaray Yolu, Konya-Ankara Yolu ve Konya-Karaman Yolu bölünmüş yol şeklinde tamamlanmıştır.

Ancak Konya'yı Antalya'ya bağlayan Konya-Seydişehir-13.Böl. Hud. Yolu ve Konya-Beyşehir Yolu bölünmüş yol çalışmaları hala tamamlanamamıştır. Bu projelerin de bir an önce tamamlanması, hem bu yollardaki kaza oranını azaltacak hem de Konya'nın ürünlerini Akdeniz Bölgesine daha hızlı ve kolay ulaştırmasını sağlayacaktır.

### **2.2. Konya Çevre Yolunun Olmaması**

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.

### **2.3. 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.

### **3. 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 (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.

### **4. 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 itibarıyla Konya'nın limanlara ulaşımı demiryolu ile oldukça zor olmaktadır. Çünkü Konyalı firmalar demiryolu taşımacılığını uzun zaman alması 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 taşımacılığındaki 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 ve Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Tren Hattı Projesidir. Bu girişimler ile bölge önemli bir lojistik üssü haline gelecektir.

#### **4.1. 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.

#### **4.2. Konya-Mersin Demiryolu Hattı Projesi**

Konya, ihracatında denizyolu açısından daha çok Mersin'i tercih etmektedir. Bunun en önemli nedeni ise, Mersin Limanının coğrafi açıdan en yakın il olmasıdır.

Bununla birlikte hali hazırda Mersin üzerine bulunan hat, tek yönlü olması ve daha çok sinyalli olarak yapılan mevcut taşımacılığın ağır işlemeden dolayı verimli bir şekilde kullanılamamaktadır. Mevcut demiryolu hattıyla Konya, Karaman – Ulukışla - Yenice üzerinden Mersin'e bağlanmaktadır. Toplam 388 km olan hattın, Yenice istasyonuna kadar olan 347 km'lik kısmı tek hatlıdır. Bu durum da limana ulaşım sürelerini olumsuz etkilemektedir. Hali hazırda bir yük treninin 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.

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

Bu çerçevede Ulaştırma Bakanlığı tarafından Konya-Mersin Demiryolu Projesi hazırlanmıştır. 2,5 milyar liraya mal olması beklenen Konya-Mersin Demiryolu Projesi, Konya, Karaman, Niğde, Adana ve Mersin illerinin idari sınırları içerisinde geçmektedir. Konya-Mersin Demiryolu güzergâhında, Konya-Yenice arasında yeni çift hat demiryolu inşaatı yapılacak, Yenice-Mersin arasında kalan kısımda ise mevcut hat kullanılacak olup, sadece gerekli revizyonlar yapılacaktır.

Konya demiryolu yük taşımacılığının geliştirilmesi ve Konya'nın Mersin Limanına hızlı bir şekilde ulaşabilmesi için bu projenin en kısa sürede tamamlanması gerekmektedir.

#### **4.3. 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.

## 5. KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞINDA 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 itibariyle 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 verilmiş 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 imkân 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 değerdir. Bu nedenle belli aralıklarla taşıt alarak 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.