



1882

**KONYA TİCARET ODASI**  
KONYA CHAMBER OF COMMERCE

# “KONYA SORUNLARI, ÇÖZÜM ÖNERİLERİ”

AHMET ÇELİK



Uzmanlık Raporu

Ekonomik Araştırmalar ve Proje Müdürlüğü

KONYA  
Ocak, 2018  
[www.kto.org.tr](http://www.kto.org.tr)



## İçindekiler

1. GİRİŞ .....	1
2. KONYA SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ .....	3
2.1. TİCARET - SANAYİ ÂLEMİNİN SORUNLARI.....	3
2.1.1. Kalifiye/Vasıfsız Eleman Sıkıntısı .....	3
2.1.2. Dış Ticaret Konusunda Bilgi Eksikliği .....	4
2.1.3. Finansa Ulaşım, Kurlardaki Dalgalanmalar (Ekonomik Sıkıntılar) .....	5
2.1.4. Konya’da Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Olmaması .....	6
2.1.5. Yabancı İşçilerin Çalışma Durumu .....	7
2.1.6. Vergi, Maliye Denetimlerindeki Düzensizlikler .....	7
2.1.7. Üniversite-Sanayi İşbirliğinin Yetersiz Olması.....	8
2.1.8. Şehrimizde Serbest Bölge Olmaması.....	9
2.1.9. Küçük Sanayi Sitelerinin Durumu .....	10
2.2. YEREL SORUNLAR.....	10
2.2.1. Ulaşım.....	10
2.2.2. Araç Muayene İstasyon Sayısının Yetersizliği .....	17
2.3. DİĞER SORUNLAR .....	17
3. SONUÇ.....	18
KAYNAKLAR .....	19

## 1. GİRİŞ

KONYA, hem Türkiye'nin hem de İç Anadolu Bölgesinin tarım, ticaret, sanayi ve turizm cazibe merkezi olarak bölgedeki diğer illere lokomotiflik görevi yapan, ülke ekonomisine ciddi katkıları bulunan bir üretim üssüdür.

Konya, 41 bin km<sup>2</sup>'lik alanı ile Türkiye'nin en büyük ilidir ve bu yüzölçümü 50'den fazla ülkeden büyüktür. 2016 sonu itibarıyla Türkiye nüfusunun %2,71'inin yaşadığı Konya 2.161.303 kişi ile nüfus bakımından Türkiye'nin 7. Büyük ilidir. Kara, demir ve havayolları ile 3 saatte 10 milyon, 6 saatte 57 milyon insana yani ülkenin neredeyse %75'ine ulaşım imkânı vardır.

2000-2016 yılları arasında ihracat rakamları 15 kat, ihracatçı ise sayısı 5 kat artan Konya sanayisi 2016'da 160'tan fazla ülkeye 1,31 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiştir.

9 organize sanayi bölgesi, 14 özel sanayi bölgesi, 38 küçük özel sanayi sitesi, on binlerce KOBİ'ye ev sahipliği yapan Konya'da 4 üniversite, 100 bine yakın üniversite öğrencisi, Teknokent, Innopark, Sürekli Eğitim Merkezleri iş alemine hizmet eder durumdadır.

Türkiye'nin 4. büyük fuar alanı olan KTO TÜYAP Fuar Merkezi ve 2017 yılı içerisinde temeli atılan Konya Kayacak Lojistik Merkezi, iş aleminin dışarıya açılma konusundaki en büyük yardımcıları olacaktır.

STK'lar, kamu ve özel kuruluşlar arasında güçlü ortaklık, aktif vakıf/dernek/ticaret yapılanmaları, şehrin “işbirliği” noktasındaki en büyük temel yapıtaşlarındandır.

Yine Konya, merkez şehir kavramına ilave olarak “yaşayan şehir” düsturu sayesinde, köklü tarihi geçmişini gelecek nesillere aktarmak için çeşitli sosyal ve kültürel etkinlikler düzenlemekte, yıllık 2,5 milyon ziyaretçi rakamları ile Konya'dan dünyaya kapı aralamaktadır.

Karapınar ilçesi, “Yenilenebilir Enerji Kaynak Alanı” için ülkemizin en avantajlı noktalardan birisi kabul edilmektedir. Konya toprakları; yüksek güneş radyasyon oranları, müsait geniş araziler ve rüzgâr enerjisi için avantajlı bölgelere sahip özelliği ile geleceğin “enerji üssü” olmaya da aday bölgedir.

Anadolu'nun ilk Ticaret Odası olan Konya Ticaret Odası (KTO) 1882 yılında kurulmuş olup, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar (TOBB) Kanunu'na tabi, kar amacı gütmeyen, ticaret ve sanayi dünyasını temsil eden, kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur. Bu kanun çerçevesinde ticaretle iştigal edenlerin Odaya üyeliği zorunlu olup örgütlenme yapısı, ilgili kanunla belirlenmiştir.

Konya Ticaret Odası, TOBB Kanunu gereğince üyelerine tescil işlemleri, belgelendirme faaliyetleri, kapasite raporları, iş makinaları tescili gibi matbu hizmetleri sunmaktadır. Ayrıca şirketlerin performansını artırmaya yönelik eğitim, danışmanlık, bilgilendirme, yurtiçi ve yurtdışı fuar organizasyonları, ikili iş görüşmeleri (B2B), ekonomik ve sektörel araştırmalar ve raporlamalar, AB,

Kalkınma Ajansı, Euro Chambers projeleri gibi işletmeleri güçlendirmeyi, rekabet güçlerini arttırmayı, bölge ekonomisini kalkındırmayı amaçlayan yenilikçi hizmetler de KTO tarafından üyelere sunulan faaliyetler arasında yer almaktadır.

Konya Ticaret Odası, Türkiye’deki en büyük 6 Odadan birisidir. Oda üyeleri, faaliyet yaptıkları Nace kodlarına göre 70 farklı komitede toplanmıştır. Üyelerimiz, kamu kurum ve kuruluşları veya yerel yönetimlerle yaşadıkları sorunlarına, ilgili meslek komitesi vasıtası ile çözüm bulabilmektedir. Oda bünyesinde bulunan Meslek Komiteleri Servisi (Meskom) sayesinde üyelerimizin ilgili meslek komitelerine yaptıkları başvurular öncelikle Meslek Komitesi toplantısında, ardından da Oda Yönetim Kurulunda görüşülmekte ve sorunun çözülmesine yönelik ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde girişimde bulunulmaktadır.

Bu çalışmada Konya ilimizin başta iş âlemi olmak üzere genel anlamda sorunları, sıkıntıları anlatılmış, önemli başlıklar incelenmiş ve yine bazı başlıklarda çözüm önerileri getirilmiştir. Genel anlamda sorunları; ticaret ve sanayi, yerel ve diğer sorunlar olarak tasnif etmek mümkün olmakla birlikte bazı konular birbirinin içerisinde zikredilmiş olabilir.

## 2. KONYA SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

### 2.1. TİCARET - SANAYİ ÂLEMİNİN SORUNLARI

#### 2.1.1. Kalifiye/Vasıfsız Eleman Sıkıntısı

Konya ticaret ve sanayi âlemi tarafından gerek sektörel istişare toplantılarında gerekse ikili görüşmelerde en çok dile getirilen sorunlardan birincisi nitelikli eleman bulamama konusudur. Konya Karaman Bölgesi (TR52), işsizlik oranının en düşük olduğu bölgelerden birisidir. 2017 yılı Mart ayı verileri ile TR52 bölgesi %6,1 ile en düşük işsizlik oranı sıralamasında 6'ncı bölgedir. Eleman arayan firmalar aradıkları niteliklerden vazgeçip vasıfsız da olsa bir personel bulma çabasına girmektedirler. Artık sadece kalifiye personel değil, vasıfsız eleman bulmak dahi zorlaşmıştır.

2017 yılı, ülkemiz ve dünya açısından ekonomik zorluklar ile geçen bir yıl olmuştur. Türkiye özelinde ise 2016'da yaşanan darbe teşebbüsünün etkilerinin kolay atlatılabilmesi ve ekonomik hareketin tekrar ivme kazanması için hükümetimiz tarafından ciddi hamleler yapılmıştır. Özellikle, Cumhurbaşkanımız tarafından başlatılan ve TOBB başta olmak üzere bütün iş âlemi tarafından desteklenen “**istihdam seferberliği**” çok verimli bir proje olmuştur. Bununla birlikte; Konya ve benzeri durumdaki birçok ilde ise işsizlikten ziyade kalifiye işçi bulmakta sorun yaşanmaktadır.

Bu noktada yapılacak en büyük hamle “**mesleki eğitim**” konusunda olmalıdır. İlköğretimden başlayan ve üniversite bitene kadar devam eden süreci iyi takip etmek önemlidir. Özellikle son yıllarda ülkemizde de bu konuda ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Ülkemizin gelişmesinde, kalkınmasında ana etken olan bilgi, beceri ve iş alışkanlıklarına sahip, verimi yüksek insan gücünün yetiştirilmesi gerekmektedir.

Mesleki eğitim konusunda hem devlete hem de işletmelere düşen bazı görevler vardır. Millî Eğitim Bakanlığı tarafından “Mesleki Eğitim” konusunda seferberlik başlatılmalı, teşvik edilmeli, gelecekteki iş imkanları anlatılarak meslek liseleri ve meslek yüksekokullarının tercihi sağlanmalıdır. Ayrıca özellikle iş âlemi temsilcileri tarafından açılan/kurulan/yönetilen Meslek Liseleri, **Mesleki Eğitim Merkezleri vb. eğitim mekânları da devletimiz tarafından maddi anlamda desteklenmelidir.** Mevcut meslek liselerinin yönetimlerinde iş âlemi temsilcilerinin yer alması sağlanmalıdır.

Öncelikli hedefi 2023, devamında da 2053 ve 2071 yılları olan ülkemiz için, özellikle katma değer oluşturan sektörlerle yönelik (savunma, bilim/teknoloji, uzay, yenilebilir enerji vb.) eğitim veren meslek liseleri/meslek yüksekokulları/bölümleri açılmalı, mevcutlar desteklenmeli, yüksek puanlı öğrencilerin bu yerleri tercihleri teşvik edilmelidir. Bölüm ve **kontenjan tespitinde** YÖK ile irtibatlı çalışılmalı, ilave olarak da mutlaka **iş âleminin temsilcileri yer almalıdır.**

Konya Ticaret Odası'nın (KTO), gerek üye firmalardan gerekse diğer işletmelerden gelen talepleri değerlendirerek, ülkemizdeki mesleki eğitime katkıda bulunmak ve Konya sanayisinin nitelikli istihdam ihtiyacına katkıda amacıyla Uluslararası Fuar Merkezi arazisi üzerine yaptığı “**Konya Ticaret Odası Mesleki Eğitim Merkezi**” 2018 yılının ilk yarısında tamamlanacaktır. KTO Mesleki Eğitim Merkezi, iş dünyasının nitelikli ara eleman ihtiyacının kısa süreli eğitimlerle yetişmesini sağlayacak bir kurs merkezi olarak faaliyet gösterecektir. Başlangıçta Mesleki Eğitim Merkezinde sanayi sektöründe 9 dalda, hizmetler sektöründe ise 6 dalda mesleki eğitim verilecektir. Firmalarımızın ihtiyaç ve taleplerine göre bu meslek dalları çeşitlendirilecektir.

Mesleki eğitim merkezi toplamda 8.000 m<sup>2</sup> eğitim merkezi olarak inşa edilecek, 28 derslik, Toplam 1.500 m<sup>2</sup> atölye alanı ve 5 bilgisayar laboratuvarı bulunacaktır. Merkezde yılda 1.500 kursiyer 50.000 saat eğitim alacaktır. Merkezin en önemli özelliği kursiyerlerin yatılı olarak eğitim görebilmesidir.

### 2.1.2. Dış Ticaret Konusunda Bilgi Eksikliği

2023 hedefinde 500 milyar dolar ihracat hedefi olan ülkemiz için dış ticaret konusunda yetişmiş, ilgili mevzuata/yönetmeliklere hâkim, resmi uygulamaları bilen uzman eksiklikleri genel anlamda işletmeler için gündeme gelmektedir. Uzun dönemdir süregelen programlar, bilgilendirme seminerleri vb. sayesinde üyelerimizde “dış ticaretin önemi” noktasında farkındalık oluşmakla birlikte; dış ticarete ilk adımın nasıl atılması gerektiği, nasıl ihracatçı olunacağı, pazar ve ürün araştırma yöntemleri gibi başlıklarda eğitim şarttır.

Üniversitelerin ilgili bölümlerinde okuyan öğrencilerin eğitim hayatları boyunca stajlarını verimli bir şekilde yapmaları, teori yanında pratik uygulamalar için sahada olmaları mutlaka sağlanmalıdır. Yine aynı şekilde halihazırda ihracat yapan/yapmayı düşünen firma yetkilileri de hem bu öğrencilerden, mezunlardan faydalanmalı hem de kendilerini yetiştirecekleri/geliştirecekleri eğitimleri almalıdırlar.

Konya Ticaret Odası, Konya ihracatının gelişmesine yönelik faaliyetlerini çeşitlendirmiş ve üyelerin ihtiyaç duydukları alanlarda bilgilendirme, eğitim ve danışmanlık hizmetleri vermiştir.

Meslek komite toplantıları, üye memnuniyet anketleri, eğitim sonu değerlendirmeleri ve diğer yollarla gelen talepler doğrultusunda, belirlenen 8 farklı konuda “**İhracatta Nasıl Başarılı Olursunuz, İhracatın Püf Noktaları**” başlığı adı altında ihracatı geliştirmeye yönelik dış ticaret ve pazar araştırması eğitimleri, alanında uzman kişilerce verilmektedir. Geleneksel hale gelen bu eğitimler yıl boyu farklı aylarda devam etmekte, eğitime katılan üyelerimize katılım sertifikası verilmektedir.

2018 yılında da firmalarımızın dış ticaret konularında yaşadıkları sorunları ortadan kaldırmayı ve dış ticarete başlamak isteyen kişilere yol göstermeyi amaçlayan dış ticaret uzmanlık eğitimleri devam etmektedir.

Odamız, Konya ekonomisinin gelişmesinin yolunun ihracatı artırmaktan geçtiğine inanmaktadır. Bu yöndeki çalışmalarımız doğrultusunda şehrimizin yurt dışında tanıtımı ve bu çerçevede iş bağlantılarının sağlanması büyük önem taşımaktadır. Düzenlenen yurt dışı iş seyahatleriyle Konyalı iş adamlarımız yabancı iş adamlarıyla buluşturulmaktadır. Diğer taraftan yabancı ticaret heyetleri şehrimizde misafir edilerek Konya'nın ekonomik potansiyeli aktarılmaktadır.

### Şekil 1 KTO Tarafından Verilen Dış Ticaret Eğitim Başlıkları



Devletimizin de firmaları ihracata teşvik etmesinin yanında, dış ticarete yönelik, ihracat yollarının anlatıldığı eğitim/bilgilendirme seferberliği başlatması çok yerinde olacaktır. Ayrıca mevcut eğitim veren kurum ve kuruluşların desteklenmesi de bu kapsamda çok önemlidir.

### 2.1.3. Finansa Ulaşım, Kurlardaki Dalgalanmalar (Ekonomik Sıkıntılar)

KOBİ'ler başta olmak üzere uzun vadeli finansman ihtiyacı bulunan firmalarımızın ve yeni pazarlara yeni ürün ihracı gibi projelerine destek arayan ihracatçılarımızın uzun vadeli krediye ulaşma imkânları son dönemde ciddi derecede zor durumdadır. Sanayicilerimizin finansmana özellikle de uzun vadeli kredilere rahat erişebilmesi, yatırımlar noktasında gerekli adımları atabilmesine yardımcı olacaktır.

2017 sonu itibarıyla ortaya çıkan enflasyon verileri, bankalardaki yüksek faiz oranları, zorlaştırılan kredi şartları son dönem güven endekslerinin tamamına yansımış, firma temsilcileri yatırım ortamının elverişliliği konusunda ciddi tereddütler yaşar haline gelmişlerdir.

Sanayicilerimizin finansmana özellikle de uzun vadeli kredilere rahat erişebilmesi, yatırımlar noktasında gerekli adımları atabilmesine yardımcı olacaktır. 2017 yılını rekor büyüme rakamları ile kapatan ülkemiz için ekonomi yönetimimiz tarafından 2018 yılında da yüksek büyüme hedefi bulunmaktadır. Bu kapsamda, 2017 yılında devletimiz tarafından gerek KGF gerekse diğer kurumlar vasıtası ile işletmelere sağlanan kredilerin 2018 yılında da artarak devamı sağlanmalı ve özellikle uzun vadeli kredi temini kolaylaştırılmalıdır.

Döviz fiyatları ile alakalı olarak yapılması gerekenler şu şekilde sıralanabilir:

- Cari açığı azaltacak hamleler artırılmalıdır.
- İç piyasadaki döviz ihtiyacı dengeli tutulmalı ve gerektiğinde bu ihtiyaca cevap verilebilmelidir.
- Siyasi ortam gerginliği, borsada olumsuz hava vb. faktörleri öne süren algılara karşı gerekli işlemler yapılmalı, kamuoyunun bu tarz açıklamaları makul izahlar ile önlenmelidir.

Kurdaki dalgalanmalar konusunda da ilave tedbirler alınması gerekmektedir. Bunlar; gerek Merkez Bankası tarafından alınabilecek kararlar gerekse hükümetimiz tarafından yapılabilecek reform, yasal düzenleme vb. uygulamalar olabilir. Özellikle; kur sebebiyle ciddi zarar gören işletmelerin" kur borçlarının sabitlenmesi" mutlaka değerlendirilmelidir.

#### **2.1.4. Konya’da Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Olmaması**

Konya, coğrafi şartları ve sahip olduğu imkânlar açısından nakliye ve lojistikte önemli bir bölgedir. Konyamız merkez ve ilçelerinde de nakliye faaliyetleri oldukça yoğundur. Odamız tarafından verilen K Belgesi hizmetleri, bölgemiz insanına yeterli olmamakta, diğer bölgelere de talep gitgide artmaktadır.

Odamız, 21.09.2005 tarihli protokolden itibaren K türü yetki belgesi vermektedir. 09.01.2018 tarihi ile Konya Ticaret Odası dosya sayısı 16.524'e ulaşmıştır ( Bu veriler içerisinde, Konya'da işlem görüp, kaydı Ankara'da olan dosyalar bulunmamaktadır). Konya Ticaret Odası, en çok K Belge dosyası olan oda durumundadır. Bu rakamlara göre Konya Ticaret Odası; 8 Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nden ve Yetkilendirilmiş 68 Ticaret/Sanayi Odası'ndan fazla belge adedine sahiptir.

Veriler ışığında; potansiyeller ve hitap edilen alanın genişliğine ilaveten üyelerimizden gelen yoğun talepler de dikkate alınarak, idari yapılanmada Konya'ya öncelik verilmesi ve bölgemize bir an önce Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün kurulması talebimizdir.

### 2.1.5. Yabancı İşçilerin Çalışma Durumu

Konya'daki birçok sektör temsilcisi tarafından gündeme getirilen konulardan birisi de yabancı işçi çalıştırma hususundaki resmi prosedürlerin uzun sürmesidir. İşsizlik oranlarının en düşük olduğu bölgelerden birisi olan Konya'da firmaların istihdam eksikliklerine yabancı işçiler (özellikle Suriyeliler) bir can simidi olmuşlardır. Yabancı istihdamındaki şartlar ilk dönemlerde daha zor iken, Odamızca da dile getirilen çözüm önerileri ile mevcut çalışan sayısının yüzde 10'unu geçmeyecek şekilde bir düzenleme Bakanlık tarafından yapılmış ve Geçici Koruma Sağlanan Yabancıların Çalışma İzinlerine Dair Yönetmelik 15.01.2016 tarih ve 29594 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Buna göre; geçici koruma sağlanan yabancılar, geçici koruma tarihinden altı ay sonra çalışma izni almak için Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na başvuruda bulunabilmektedir.

İlgili yönetmelik gereği çalışma izin başvuruları, geçici koruma sağlanan yabancıları çalıştıracak işveren tarafından e-devlet kapısı üzerinden yapılmaktadır. Ancak; başvuru değerlendirme süreci ve çalışma izninin verilme aşaması uzun sürmekte (3 ayı bulmakta), gerek işçi gerekse işveren açısından mağduriyet oluşmaktadır. Yabancı işçilerin ekonomiye kazanılması hususunda aşağıdaki hamlelerin yapılması yerinde bir hamle olacaktır:

#### **Şekil 2 Yabancı Uyrukluların İstihdamı İçin Yapılması Gerekenler**

- \* Yabancı işçi çalıştırılmasında mevcut prosedür hafifletilerek işlemlerin daha hızlı neticelenmesi sağlanmalıdır.
- \* Yabancı uyrukluların diplomalarının denklik sorununun çözülmesi, nitelikli işgücünün mesleğine uygun iş bulması için zemin hazırlanmalıdır.
- \* Kayıt dışı çalışmayı önleyici tedbirler alınması ve kayıtlı çalışan yabancı işçilerin sendikalara üye olması sağlanabilir.
- \* Eğitim seviyelerinin ve mesleki becerilerinin düşük olduğu göz önünde bulundurularak yabancı işçilere yönelik mesleki eğitimler yaygınlaştırılmalıdır.

### 2.1.6. Vergi, Maliye Denetimlerindeki Düzensizlikler

2006-2016 arası on yıllık dönemde gelir üzerinden alınan vergilerde (Gelir ve Kurumlar Vergisi) ve KDV'de tahsilat sürekli düşmektedir. Örneğin 2006 yılında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerin %86'sı, KDV'nin %80,7'si tahsil edilirken, 2016 yılında bu rakam Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde %64,7'ye ve KDV'de %52'ye düşmüştür. Türkiye genelinde görülen durum böyle iken; yerelde de ekonomik sıkıntılar aynı derecede etkisini göstermektedir. Tahsilat takip oranları sadece Konya'da değil, Türkiye genelinde azalmıştır.

Vergi borcunu vadesinde ödemeyenler, vergiyi kaynak olarak kullanmakta diğer mükelleflere göre daha rahat yaşamaktadır. Buna ilave olarak vergi borcunu vadesinde ödemeye gayret eden mükellefe bir de (artırılmış) vergi incelemesi geldiğinde hayal kırıklığı kat be kat artmaktadır.

Son yıllarda ve özellikle 2017 yılının son aylarında Konya genelinde Maliye tarafından gerçekleştirilen haciz tatbikleri, alıkonmalı hacizler ve tahkik tatbikatları çok fazla artış göstermiştir. Yüksek enflasyon, dalgalı kur ve diğer ekonomik sebepler ile zor günler geçiren iş âleminin daha da zor duruma düşmemesi için aşağıdaki maddelerin dikkate alınması önemlidir:

Haciz tatbiklerinin rutin hale indirilmesi,

Banka ve araç alıkonmalı hacizlerin makul seviyede tutulması,

Sıklaştırılmış denetim öncesi ilgili Odalar ile iştişare yapılması (Ticaret Odası, Sanayi Odası, SMMMO vb.),

Artırılmış incelemelerde/denetimlerde Konya'nın sürekli pilot bölge olarak "ilk inceleme bölgesi" haline getirilmemesi.

### 2.1.7. Üniversite-Sanayi İşbirliğinin Yetersiz Olması

Sanayi, ülkedeki mevcut bilimsel ve teknolojik potansiyeli harekete geçirerek önceden yapılmış araştırma sonuçlarını üretime dönüştüren kesimdir. Ülkelerin kalkınmışlık düzeyini o ülkedeki sanayinin gelişmişlik düzeyi belirlemektedir. Bir ülkedeki sanayi dışa bağımlı olmadan kendi teknolojisini kendisi üretebiliyorsa, küreselleşen dünya pazarında rekabet şansı da o derece yüksek olacaktır. Sanayinin kendi teknolojisini üretebilmesi için teknolojiyi üretebilecek bilgiye kolayca ulaşabilmesi gerekir. Bu da ancak güçlü bir üniversite-sanayi işbirliği ile mümkündür.

Üniversite-Sanayi işbirliği; “Üniversitelerin mevcut imkânları ile sanayinin mevcut imkânları birleştirilerek bilimsel, teknolojik ve ekonomik yönden gelişmeleri için yaptıkları sistemli çalışmalar” olarak ifade edilebilir. Diğer bir ifadeyle, üniversitelerdeki mevcut bilgi birikimi ve yetişmiş insan gücü ile sanayinin mevcut tecrübesi ve finansal gücünün bir sistem dahilinde birleştirilmesi sonucu ortaya çıkan bilimsel, teknolojik ve ekonomik faaliyetlerin bütünü olarak da tanımlanabilir.

Günümüzde işbirliğinin ulusal düzeyde olduğu gibi, yerel düzeyde de geliş(e)memesi, ciddi kayıpların varlığını göstermektedir. Küresel rekabet çağında böyle bir ittifak ve işbirliğinin zayıf kalması, tüm sektörleri derinden etkilemektedir. Üniversite-Sanayi işbirliği hakkında yapılabilecek bazı öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- ✓ Üniversite-Sanayi ortak araştırma merkezleri oluşturmak,
- ✓ Bilgi ve üretimin gücünü bütünleştirecek ortak proje ekipleri oluşturmak,
- ✓ Üniversitede üretilen bilgiyi rakiplere üstünlük sağlayacak şekilde teknoloji geliştirme çerçevesinde yönlendirmek. KOSGEB, Ticaret/Sanayi Odaları ve üniversiteler işbirliği ile birlikte teknopark projelerinin hızlandırarak bu konuda gelişme sağlamaya çalışmak.
- ✓ Öğrencilerin ders ve müfredat içeriğini güncelleştirmek, teknoloji kullanımına imkân verecek şekilde geliştirmek. Ayrıca yerelde yürütülen yüksek lisans programları kadar doktora programlarını da sanayide somut katkı sağlayacak ve bilgi aktaracak şekilde yönlendirmek,
- ✓ Var olan ancak istenilen düzeyin yakalanamadığı danışmanlık hizmetlerini, üniversitelerde problem çözme ve danışmanlık merkezleri oluşturarak ve/veya ortak danışmanlık merkezleri kurarak sanayiye güç katacak şekilde yapılandırmak.

Konya Ticaret Odası tarafından KTO Karatay Üniversitesi bünyesinde, özellikle üniversitenin kamu sektörü, özel sektör ve uluslararası kuruluşlarla işbirliğinin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla KARSEM (KTO Karatay Üniversitesi Sürekli Eğitim Uygulama Ve Araştırma Merkezi) kurulmuştur. KARSEM; danışmanlık ve eğitim hizmetleri veren, laboratuvar ve atölyeleri ile akreditesini tamamlamış ve sanayicilerimizin belge ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir merkez olarak üniversite-sanayi işbirliğini kuvvetlendirmeye yönelik çalışmalarını sürdürmektedir.

### 2.1.8. Şehrimizde Serbest Bölge Olmaması

2017 yılında Konya, ihracatta Cumhuriyet tarihinin rekorunu kırmış ve en yüksek ihracat rakamına ulaşma başarısını göstermiştir. Türkiye ihracatı 2017 yılında %10,4 oranında artış gösterir iken Konya ihracatı geçen yıla göre %17,4 artışla 1 milyar 564 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Konya 1,56 milyar dolarlık ihracat kapasitesi ile ülkemizin en önemli endüstri bölgelerindedir. Konya, ülkemizin ve coğrafi olarak içinde bulunduğu İç Anadolu Bölgesinin tarım, ticaret, sanayi ve inaç turizmi açısından cazibe merkezi olarak çevresindeki illere lokomotiflik görevi yapan, ülke ekonomisine ciddi katkıları bulunan bir üretim üssüdür.

Mevlâna Kalkınma Ajansı tarafından 2015 yılında hazırlanan raporda da bahsedildiği üzere; Konya'nın yabancı sermayeli firma sayısı açısından düşük bir orana sahip olması, bölgede yabancı yatırımların istenilen düzeyde olmadığını göstermektedir. Bunun aşılabilmesi ve yabancı yatırımların bölgeye çekilebilmesi için bölgede yatırım teşvik yöntemleri ivedilikle uygulanmalı, serbest bölgeler kurulmalı, ucuz arazi temini ve işçiden alınan vergiler ve kurumlar vergisi aşağıya çekilmeli, doğrudan yabancı yatırım olanakları artırılmalı, bölgenin bir cazibe merkezi haline gelmesi için çalışmalar yapılmalı, uluslararası işbirlikleri geliştirilmelidir. Bu doğrultuda özellikle yabancı yatırımlar açısından başlıca tercih yerleri olan serbest bölgenin Konya'da oluşturulmasına yönelik çalışmalar desteklenmelidir.

### 2.1.9. Küçük Sanayi Sitelerinin Durumu

Üretim Reform Paketinde şehir içinde kalan küçük sanayi siteleri ile sanayi sitelerinin, kredi desteği ile şehir dışlarına taşınması imkânı getirilmiştir. Bu kapsamda toplamda 135 sanayi sitesinin şehir dışına taşınması planlanmaktadır. İlk etapta ise 10 ilde bulunan (Isparta, Kastamonu, Düzce, Malatya, Elazığ, Rize, Sivas, Bursa, Tokat ve Afyonkarahisar) 11 sanayi sitesi planlama kapsamına alınmıştır.

Konya'da şehir merkezinde kalan ve gerek çalışma koşulları gerekse çevresel etkileri bakımından olumsuz olan küçük sanayi siteleri bulunmaktadır. Bu sitelerin bir an önce şehir dışında modern sanayi sitelerine taşınması büyük önem arz etmektedir.

Üretim Reform Paketi kapsamında Konya'daki sanayi sitelerinin de taşınması söz konusudur. Konya ilk etapta yer alan iller arasında yer almamaktadır ve ilk etaptan sonra programın nasıl olacağı belirsizliğini korumaktadır. Bu sitelerde işyeri olan sanayici ve işadamlarının önlerini görebilmeleri amacıyla bu program kısa, orta ve uzun vadeli olarak net bir şekilde açıklanmalıdır.

## 2.2. YEREL SORUNLAR

### 2.2.1. Ulaşım

Konya, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Anadolu Yarımadasının ortasında bulunan İç Anadolu Bölgesi'nin güneyindedir. Anadolu'nun kuzeyini güneye doğusunu batıya bağlayan kavşak noktasında olduğu için stratejik bir konumda bulunmaktadır. Konya'nın tarihinde “Ulaşım” ve “Lojistik” her zaman iki önemli kavram olmuştur. Bu doğrultuda Konya'nın karayolu, havayolu ve tren yolu üzerinden ulaşılabilirliği, malzeme taşımacılığındaki kapasitesi, şehir içi ve şehirlerarası yolların durumu önem arz etmektedir.

Son yıllarda yatırım, istihdam ve ihracat verilerinde hızla üst sınırlara tırmanan Konya'da, üretilen malların iç ve dış pazarlara ulaşması, firmaların en büyük sorunlarından birisi olan lojistik maliyet ve zamanlarının azalması, şehrin ulaşım ağının çok daha geniş ve düzenli olması ile mümkün olacaktır. Bu bağlamda, ulaşım konusunu alt başlıklarda incelemek gerekir.

#### Karayolu

İlimiz İç Anadolu Bölgesinin ortasında diğer bütün illeri birbirine bağlayan önemli bir geçiş güzergahında bulunmaktadır. Ayrıca Konya, Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre il ve devlet yolları içerisinde “yol ağı sıralamasında” uzunluk olarak ilk sırada yer almaktadır.

Son 5 yıla bakıldığında Konya'da ulaşım alanında önemli gelişmeler olduğu görülmektedir. 2005 yılında Konya'yı çevre illere bağlayan duble yolların yapımı henüz proje halindeyken, bugün bu projelerin çoğu tamamlanmıştır. Ancak, mevcut lojistik/nakliye sisteminde en fazla kullanılan ulaşım

yöntemi olan karayolu taşımacılığının kalitesinin artması ve şehir ulaşımındaki sıkıntıların giderilmesi noktasında hızlı bir şekilde yapılması/bitirilmesi gereken projeler bulunmaktadır.

### Çevre Yolu

122 km. olarak planlanan Konya Çevre Yolunun yapımı oldukça geç kalmıştır. Sadece şehirlerarası transit geçişlere değil şehir içi trafiğine de çok fazla yararı olacak bu proje, şehrin merkez ulaşımını rahatlatması açısından son derece önemlidir. Mevcutta Karaman-Ereğli girişleri arasında devam eden ve akabinde Ereğli-Aksaray-Afyonkarahisar aksının takip edeceği Çevre yolu yapımının hızlandırılması elzemdir. Bununla birlikte, şehir merkezinde kalmış bulunan Selçuk Üniversitesi Alaaddin Keykubat Kampüsü ve Akyokuş Mevkii arasındaki trafiğin rahatlatılması amacıyla, şehrin Afyonkarahisar-Beyşehir girişlerini birbirine bağlayacak hattın projelendirilmesi ve ivedi şekilde yapımına başlanması gerekmektedir.

Şekil 3 Konya Yeni Çevre Yolu Yaklaşık Gösterimi



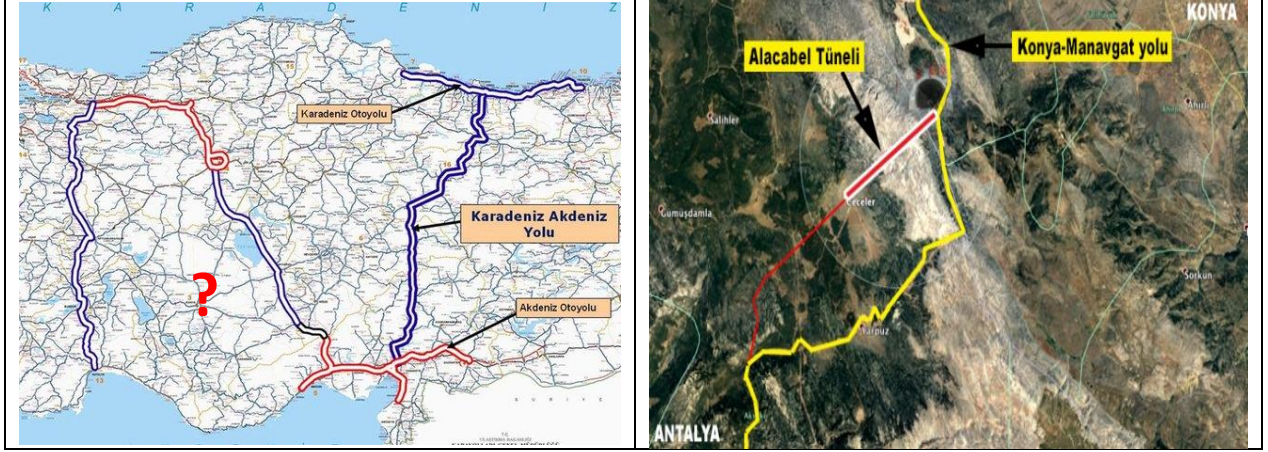
### Şehirlerarası Yollar

Konya'nın diğer şehir ile irtibatını sağlayan ulaşım hatlarının daha verimli hale getirilmesi, duble yol kalitesinin artırılması bir ihtiyaçtır. Özellikle sahile ulaşım anlamındaki Konya-Seydişehir-Alacabel Tüneli yol yapım çalışmalarının hızlandırılması elzemdir. En ufak kış şartlarında dahi kapanan Alacabel mevkiine çıkmadan Antalya istikametine ulaşımı sağlayacak olan Alacabel Tüneli'nin ertelenen ihalesi ivedi tekrar yapılmalı ve tünel yapımı hızlandırılmalıdır.

Yine hükümet programları kapsamında 2023'e kadar planlanan otoyollar arasında görünmeyen Konya Otoyolu'nun da plan/program kapsamına alınması için lobi faaliyetlerinin yapılması önem arz etmektedir.



## Şekil 4 Planlanan Yeni Otoyollar / Konya Alacabel Tünel Projesi



### Şehir İçi Trafik

Konya şehir içi trafiği, hızlı artan taşıt sayısının da etkisiyle özellikle son yıllarda iyice keşmekeş haline gelmiştir. TÜİK verilerine göre (Ocak, 2018) Konya’da motorlu kara taşıt sayısı bir yılda yaklaşık 30 bin adet artış göstermiştir. Konya ilinde 2017 yılı Kasım ayı sonunda toplam trafiğe kayıtlı motorlu kara taşıtı sayısı bir önceki aya göre 2.871 adet (%0,4) ve bir önceki yılın aynı ayına göre 29.407 adet (%4,3) artarak 706.274 adede ulaşmıştır.

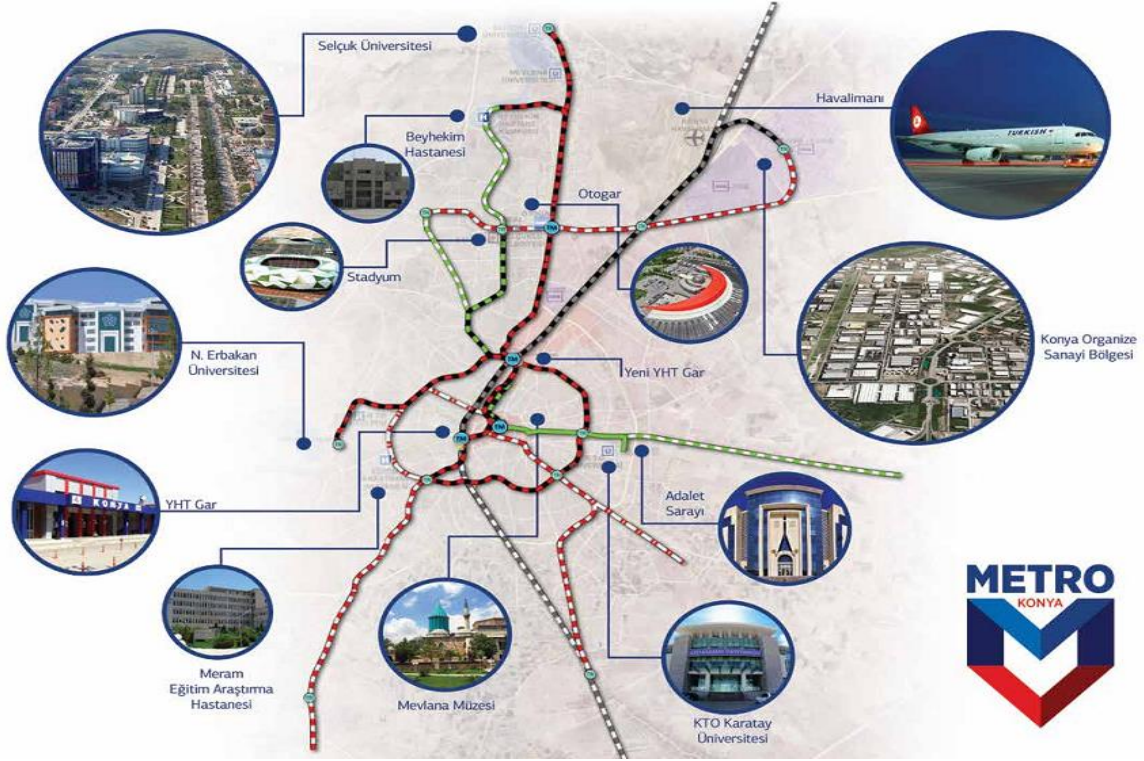
2017 yılı Kasım ayı sonu itibarıyla **Konya’daki toplam 706.274 motorlu kara taşıtının; %48,8’i (344.549 adet) otomobil**, %1,5’i (10.855 adet) minibüs, %0,8’i (5.948 adet) otobüs, %16,5’i (116.866 adet) kamyonet, %5,1’i (35.976 adet) kamyon, %14,7’si (103.674 adet) motosiklet, %0,3’ü (1.973 adet) özel amaçlı taşıtlar ve %12,2’si (86.433 adet) de traktörlerden oluşmaktadır.

Yukarıdaki verilere ilave olarak; şehir merkezinde özellikle mesai başı ve sonlarında yaşanan yoğunluklar, Cumartesi günleri yaşanan araç trafiği, özellikle Selçuk Üniversitesi Alaaddin Keykubat Kampüsü başta olmak üzere kampüslere ulaşımın meşakkatli olması gibi birçok husus, şehir içi ulaşımının geldiği sıkıntılı noktayı göstermektedir.

Şehir içi trafiğin rahatlaması özellikle Metro yatırımının hızlandırılması, toplu ulaşımın daha fazla teşvik edilerek tercih edilebilir hale getirilmesi, yeni alt/üst geçit, kavşak vb. yeni projelerin bir an önce gerçekleştirilmesi elzemdir. İlave olarak sanayi bölgelerine ulaşım konusunda servis, yeni otobüs ve dolmuş hatları ve banliyö sistem üzerinde çalışmalar yapılmalıdır. Yine şehir içi trafiğe dolaylı yoldan etkisi bulunacağı için, şehrin farklı bölgelerindeki yerleşim yerlerinin canlandırılması, sanayi, kampüs, sağlık tesisleri vb. ile hareketlilik getirilerek alternatif yaşam alanları oluşturulması da önemlidir.



Şekil 5 Konya Metro Projesi



## Hava Ulaşımı

Konya, coğrafi olarak Anadolu'nun merkezinde olması nedeniyle havayolu ulaşımında da tercih edilebilir bir konumdadır. İstanbul'a günlük uçuşların bulunduğu, İzmir'e ise haftada sadece iki gün gidiş-geliş uçuşların olduğu bir havayolu trafiği Konya için yetersiz gelmektedir. Konya-Güneydoğu, Konya-Doğu Anadolu ve Konya-Karadeniz şeklinde aktarmalı/aktarmasız uçak seferleri yapılması, mevcutların artırılması, **özellikle Avrupa ülkeleri ve İran başta olmak üzere yurtdışı direk uçuşların konması, İstanbul sefer sayılarının artması**, havalimanına şehir merkezinden toplu ulaşım imkânı sağlanması Konya halkının taleplerindedir.

Daha önceleri Odamız tarafından da bir rapor halinde ilgili makamlara sunulan hava kargo terminali ise Konyalı sanayiciler için önemli bir nakliye alternatifi olarak işlem görecektir. Özellikle yükte hafif, pahada ağır ürünlerin güvenilir/hızlı lojistiğinin temin edilmesi için hava kargo taşımacılığı önemlidir. Bu noktada, yapımı devam eden hava kargo terminalinin devreye alınması da hızlandırılmalıdır.

Yine Konya havalimanının en büyük sorunlarından birisi olan “**sisli havalarda uçakların inememesi**” son derece önemli bir konudur. Özellikle sisli havalarda uçakların kolay inişlerini sağlayan bir sistem bulunmaktadır (ILS Cihazı-Aletli İniş Sistemi). Bu sistem görüş mesafesi kısaltmaya başladığında uçağın inişini kolaylaştırmaktadır. 3 kademesi bulunan ILS sisteminin Konya

havalimanındaki kademesi 3'tür. Dolayısıyla sisli vb. kapalı havalarda uçakların iniş imkânı mümkün olamamaktadır. Bu konuda önceki yıllarda adımlar atılmış fakat gerek maliyet gerekse mevcut yerin askerî hava üssü olması nedeniyle mesafe alınamamıştır.

Yıllar geçtikçe artan uçuş sayıları, meteorolojik değişimler nedeniyle daha yoğun yaşanan sisli günler sayısı ve askeri/sivil ortak kullanımına açıklığı nedeniyle zaman zaman yaşanan sıkıntılar göz önünde bulundurularak acil çözüm planı yapılmalı ve uygulamaya konmalıdır. Bu plan, ILS cihazının daha sistemli/verimli hale getirilmesini ve/veya hava üssünün şehir içinden daha makul bir mesafeye taşınmasını da içeren alternatifler içerebilir.

### **Demiryolu Ulaşımı**

Konya iline ait istasyonlardan taşınan yolcu sayısı; 2011 yılına kadar 500 bin civarında iken, Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattının hizmete girmesi sonucu kayda değer bir artış yaşanmış ve 2016 yılı sonunda yıllık 5 milyon yolcu rakamına ulaşılmıştır.

2023 yılına kadar Konya-Karaman-Mersin Demiryolu Hattı ve Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Hızlandırılmış Tren Hattının tamamlanması planlanmaktadır. Özellikle yük taşımacılığında bu hatların tamamlanması, bölgedeki ticaret hacminin artması ve bölgesel gelişmenin ivme kazanmasında önem arz etmektedir. Çünkü Konyalı ihracatçıların büyük bir kısmı, ihracatını deniz yolu ile gerçekleştirmektedir. Bu hattın tamamlanması ile Konya'nın limanlara uzaklığı sorun olmaktan çıkacaktır.

### **Konya - Karaman - Mersin Hızlı Demiryolu Projesi**

Projenin ilk aşaması olan ve 2012 yılında projesine başlanan Konya – Karaman Hızlı Demiryolu çalışmaları bir an önce bitirilmelidir. Bu proje ile 102 km'lik Konya – Karaman arası demiryolu 200 km/sa hıza uygun, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli hale getirilmektedir. Projenin tamamlanmasıyla Konya-Karaman arası seyahat süresi 1 saat 13 dakikadan 40 dakikaya düşecektir. Yılda 1,9 milyon yolcunun seyahat etmesi hedeflenmektedir.



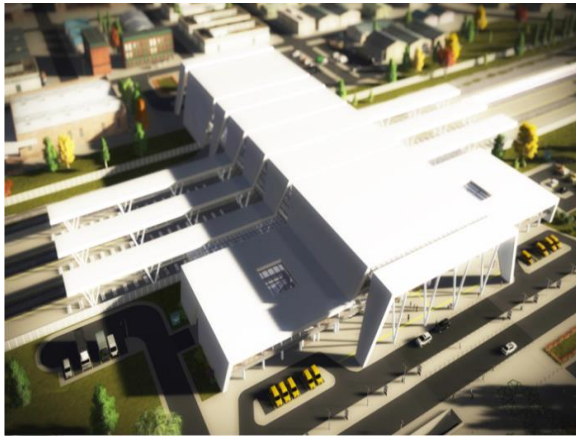
Şekil 6 Konya Karaman Yenice Mersin Hızlı Demiryolu Projesi



Konya sanayisi için asıl ihtiyaç olan hat, yüklerin demiryolu ile Mersin limanına ulaştırıldığı hat olacaktır. 244 km güzergâh uzunluğuna sahip **Karaman--Ulukışla-Yenice Yeni Demiryolu ve 2. Hat Yapımı**, proje aşamasından uygulama aşamasına geçirilmelidir. Bu hatta da hem yük hem de yolcu taşımacılığı yapılacaktır.

### Yüksek Hızlı Tren (YHT) Garı

Konya Buğdaypazarı mevkiinde Konya Büyükşehir Belediyesinin hafif raylı sistem projesiyle entegre olacak şekilde YHT garı yapımına başlanmıştır. Gar yapımı devam ederken, bölgenin önümüzdeki yıllarda ulaşım hatlarının birleştiği nokta olacak duruma gelmesi nedeniyle çevre düzenlemesi, şehir içi ulaşımı ve en önemlisi Eski Sanayi-Buğdaypazarı-Kunduracılar bölgesinin tahliyesi, kentsel dönüşüm işlemleri hızlandırılmalıdır.



### Konya Kayacık Lojistik Merkezi

Konya sanayi ve ticaret aleminin yıllardır talep ve takip ettiği büyük projelerden birisidir. TCDD tarafından uzun yıllar önce gündeme alınmış, farklı nedenlerle sürekli tehir edilmiş ve nihayet 2017



1882  
KONYA TİCARET ODASI  
KONYA CHAMBER OF COMMERCE

## “KONYA SORUNLARI, ÇÖZÜM ÖNERİLERİ”

yılında temeli atılmış olan Konya Kayacık Lojistik Merkezi ile Türkiye lojistik sektörüne 1,7 milyon ton taşıma kapasitesi sağlanacak, Ülkemize 1 milyon m<sup>2</sup> lojistik alan kazandırılacaktır.

Kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarının şehir dışına alınması projesi kapsamında, daha modern bir şekilde yük taşıma hizmeti verilebilmesi amacıyla, Kayacık mevkiindeki lojistik merkezin yapımı Konyalı firmaların lojistik, gümrük, Elleçleme, depolama vb. maliyetlerini azaltma anlamında çok verimli bir proje olmuştur. Projenin aksamadan bitirilmesi ve yapımı devam eden demiryolu projeleri ile entegre edilmesi sağlanmalıdır.



### Antalya – Konya – Aksaray – Nevşehir – Kayseri Demiryolu Projesi

Ülkemizin turizm merkezleri olan Antalya, Konya ve Kapadokya bölgesini Kayseri’ye ve dolayısıyla hızlı demiryolu ağına bağlayacak proje 4 kesimden oluşan, yaklaşık 488 km uzunluğa sahip Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya hızlı tren projesiyle hem yük hem de yolcu taşımacılığı yapılacak şekilde 200 km/sa hıza uygun çift hatlı, elektrikli ve sinyalli olarak planlanmıştır. Bu projenin hızlandırılması, gerek turizm merkezlerini birbirine bağlama gerekse Orta Anadolu’yu sahille buluşturma anlamında önem arz etmektedir.

Şekil 7 Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri Hızlandırılmış Tren Hattı Projesi



### 2.2.2. Araç Muayene İstasyon Sayısının Yetersizliği

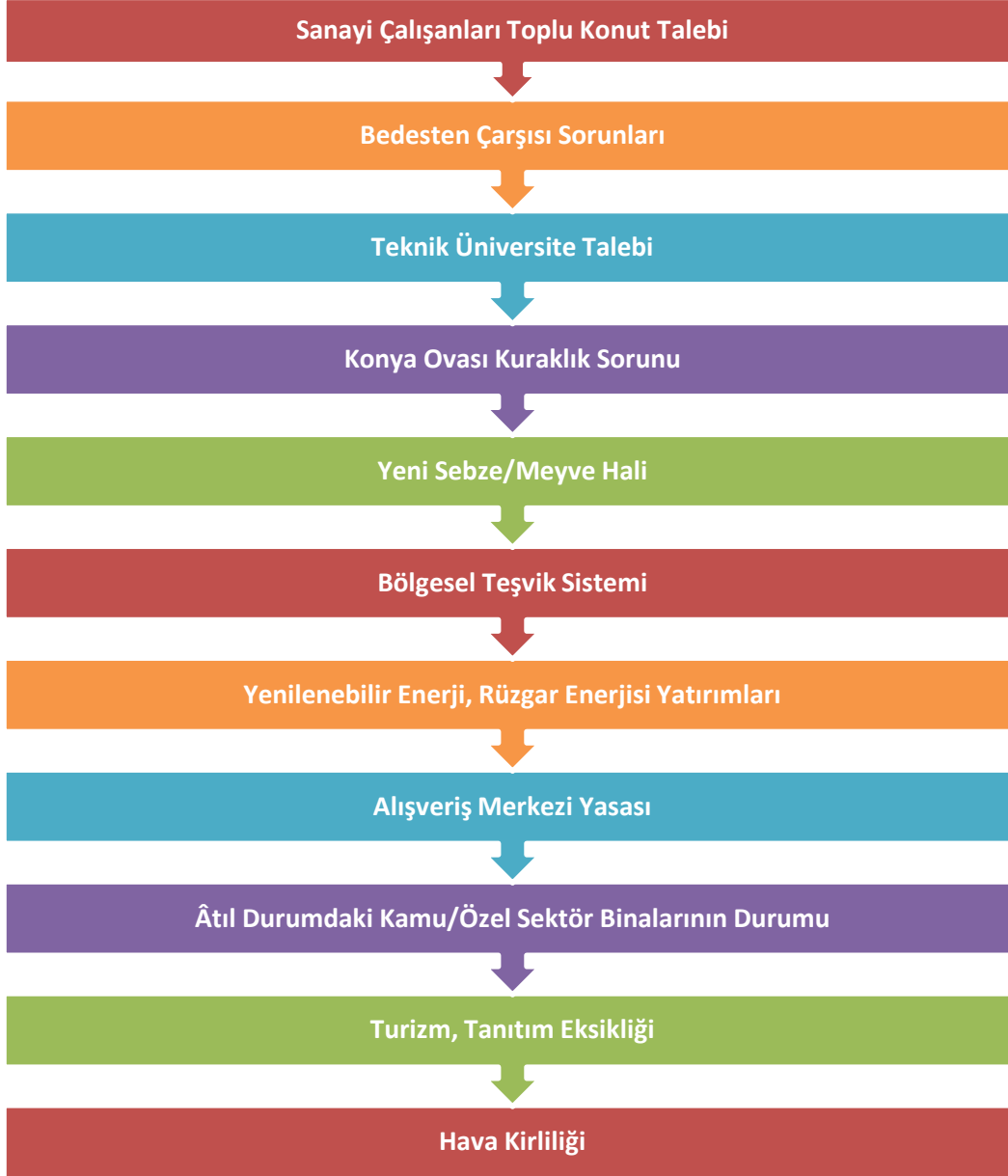
Araç muayene istasyonlarında (özellikle Konya Karatay İstasyonu) her geçen gün hızlıca artan bir vasıta popülasyonu dikkat çekmektedir. Gerek Odamız üyeleri gerekse diğer Konyalı vatandaşlarımızın bu konudaki sıkıntıları hafiflemek yerine sürekli çoğalmaktadır.

2016 yılında Konya merkez Karatay istasyonunda muayene edilen araç sayısı 133.426 (Şehrin %53'ü) olmuştur. 2013 yılında bile %83 kapasitesi ile hizmet verilmeye çalışılır iken bu oran 2016 sonunda %100 doluluk oranlarını geçmiştir. Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından Odamıza gönderilen yazıda 2016 kapasitesinin % 118 olduğu ifade edilmektedir.

“Araç Muayene İstasyonları”nın daha efektif ve verimli çalışması konusunda gerekli çalışmalar hızlı bir şekilde gerçekleştirilmeli, artan taşıt sayısı dikkate alınarak Konya merkezde ve özellikle Selçuklu Bölgesinde kurulacak "Muayene İstasyonu" işlemleri hızlandırılmalıdır.

### 2.3. DİĞER SORUNLAR

Konya gibi, Türkiye'nin gerek nüfus gerekse ticaret ve sanayi anlamında önde gelen illerinden olan bir şehrin sorunları tabiidir ki çok kısa geçiştirilecek şekilde değildir. Ancak yukarılarda teferruatları yazılan konulara ilave olarak aşağıdaki maddelerin de bu çalışmada yer almasının faydalı olacağı ve konunun ilgileri tarafından dikkate alınacağı ümit edilmektedir.



### 3. SONUÇ

Konya Ticaret Odası; iş âleminin sorunlarını, şikâyetlerini ve diğer bütün taleplerini üyelerinden farklı yöntemlerle dinlemekte ve not almaktadır. Bu metotlar arasında; Oda bünyesinde yapılan istişare toplantıları ve rutin Meslek Komiteleri toplantılarında üyelerimizin aktarımları, işyerinde/sanayide

ziyaret edilen firma yetkilileri ile yapılan istişareler, yazılı ve online ortamdaki üye memnuniyet anketleri, birebir Yönetim Kuruluna ve Başkana yapılan bildirimler zikredilebilir.

Raporda başlıklar halinde sunulmaya çalışılan Konya sorunları, dönemsel olarak farklı zamanlarda KTO üyeleri tarafından dile getirilmiş konulara ilaveten yerel veya sosyal medyada yer almış, başta ticaret âlemi olmak üzere Konyalıların gündemindeki başlıklardan yola çıkılarak hazırlanmıştır.

Konya adına sıralanan tüm bu sorunlar çözüme kavuşturulduğu takdirde, sanayi ve ticaret âleminin ulusal ve uluslararası alanda rekabet edebilirliği artarken, Konyalı vatandaşlarımızın yaşam standardı çok daha kaliteli hale gelecektir.

Konya Ticaret Odası, ülke ekonomisini (içten ve dıştan zedelemeye çalışan her türlü faktörlere karşı) daha güçlü hale getirmek için üyeleri ile istişarelere devam edecek, reel sektörün destekleneceği politikalarda ticaret ve sanayi âlemi ile devlet arasında nitelikli bir köprü vazifesini azim ve gayretle sürdürecektir. Bu rapor da “Konya’nın sorunlarına nasıl çözüm bulabiliriz?” sorusuna cevap bulma, yol gösterme ve konu ile alakadar olanlarda farkındalık oluşturma amacıyla hazırlanmıştır.

### KAYNAKLAR

Konya Valiliği Konya Yatırımları

KTO Meslek Komiteleri İstişare Toplantı Sonuç Raporu

Serbest Bölge Bilgi Notu, Mevlâna Kalkınma Ajansı, 2015

Türkiye İstatistik Kurumu

<http://www.konyadayatirim.gov.tr/yatirim.asp?SayfaID=3>

[http://www.emo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=46183&tipi=21&sube=0](http://www.emo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=46183&tipi=21&sube=0)

<http://www.merhabahaber.com/konya-havaalanina-ils-sistemi-kurulamaz-1306461h.htm>