

Özel Sektörden

Bu sayfamızda gerek genel sektörel sorunlarla ilgili, gerekse mesleğin uygulamasında özel sektör koşullarında yaşanan anılar, deneyimler, öneriler vs. üzerine.
Özel sektörde çalışan üyelerimizin yazılarını yayınlıyoruz.

Feldspat Madenciliğinde Yaşanan Problemler ve Çözüm Önerileri

Türkiye'de sanayicinin yaşadığı problemleri madencilik sektörü tüm yoğunluğu ile yaşamaktadır. Bunun dışında, yeraltında ve çevrede mücadele verilmesi gereken büyük sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Ancak bizler, medya aracılığıyla ve düzenlenen toplantılarla sesimizi duyurabilir ve problemlerimizi anlatabilirsek, kamuoyu bütün amacı üretmek olan madencileri tanıyacak ve anlayacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti ilk kurulduğu yıllarda öz kaynaklarına yöneldiği için, madencilige çok önem vermiştir. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde madenciliğin milli ekonomiye katkısı %35-40'lara kadar çıkmıştır. Ancak daha sonraki yıllarda madencilige olan ilgi ve verilen değer azalmış, ithalatla sorunların çözüleceği mantığı ağırlık kazanmıştır. Ülkemizde mevcut olduğu halde pekçok maden dışarıdan ithal edilmekte ve madencilige büyük zorluklar getirilerek, engellenme noktasına gelmeye başlamıştır. Bunun sonucunda madenciliğin Türk ekonomisine katkısı %1,5 gibi komik rakamlara düşmüştür.

Bugün Türk madenciliğin en büyük sorunlarından birisi istimsizdir. Ormanlık alanlarda çalışmak kolay olmasına rağmen, bedellerin makul seviyelerin üzerinde olması nedeniyle üretimi olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle çevrede sahipli alanlarda çalışıyorsa, probleminiz çok daha büyüktür. Madenci çalıştığı alanın bedelini normal değerler üzerinden öde-

-Enver ERDOGAN-

ERMAD Madencilik San.ve Tic.Ltd.Şti.

P Yeraltında bulunan bir doğal kaynağın ülke ekonomisine katkısı, madenci tarafından keşfedilip değerlendirildiği takdirde sıfırdır. %

yerek üretim yapabilmeli veya bu alanlar belli süreler için bedeli karşılığı kiralanabilmelidir.

Madencilik doğal kaynakları işleterek ülke ekonomisine kazandıran meslek grubudur. Yeraltında bulunan bir doğal kaynağın ülke ekonomisine katkısı, madenci tarafından keşfedilip değerlendirilmediği takdirde sıfırdır. Halbuki madenci, doğada hiçbir anlam ifa-

de etmeyen mevcut kaynağı bulur, arama çalışmaları yapar, fizibil olup olmadığına karar verir ve ülke ekonomisine kazandırır. Madenciliğin çok riskli bir meslek olmasının sebebi; yapılan araştırmalarda ve hesaplamalarda bir yanlışlık yapılırsa, elindeki tüm mal varlığı kaybetme durumuyla karşı karşıyadır. Bir madenin işletilebilirliği üretimin ekonomikliğin yanı sıra, çalışılan çevreye duyulan hassasiyete de bağlıdır. Bizim çevre ve üretim anlayışımız; işletilecek madenin pozitif değerleri fazla ise maden ocağı işletilmeli, ancak çevreyi kirletiyor ve ekonomide katkısı fazla değilse maden ocağı işletilmemelidir. Bu bilinçten yola çıkarak, çevreci kuruluşların madenlerin çevre etki değerlendirmesini hassasiyetle yapması gerekmektedir.

Madenci genelde altyapısını kendisi oluşturmaktadır; ocak yolları, çevre köy yolları,enerji... madenciye aittir. Ancak bunların dışında, üretimi gerçekleştiren cevherlerin tüketim alanlarına gidebilmesi için yurtiçinde demiryolları ve karayolları, yurtdışı için ise kapasiteli limanlara ihtiyaç vardır.



Ülkemizde demiryolları bazı alanlarda yeterli olsa da, genelde kısıtlı taşıma imkanlarına sahiptir. Limanlar maden yüklemeleri için maalesef yetersiz kalmaktadır. Özellikle büyük ihracat kapasitesine sahip olan Ege bölgesinin liman eksikliği nedeni ile maden ihracatında istenilen seviyelere çıkmadığını özellikle belirtmek istiyorum.

Örnek olarak, Güllük limanında yaşanan problemleri verecek olursak;

1 - İskelenin dar ve kısa olması,

2- Limanın şehir merkezinde olması nedeniyle, en ufak bir olayda halk ile karşı karşıya gelmek,

3- Yüklemenin geminin vinçleri ile yapılması ve bunlara bağımlı çalışmak yüklemeyi yavaşlatmaktadır.

İhracatçı firmalar tarafından maden ihracatı geliştirilmeye çalışılırken, Güllük limanının çalışma süresi her geçen gün azaltılmaktadır. Bu nedenle ihracatçı firmalar gemilerin açıkta beklemeleri nedeni ile yüksek demorajlarla karşı karşıya kalmaktadırlar. Ülkemiz ihracattan kazanacağı paraları demoraja ödemekte, döviz kazanmadan kendi limanında kaybetmektedir. Bunun için 7 büyük ihracatçı firma biraraya gelerek, liman hizmetlerini iyileştirmek için Labranda A.Ş. adı altında bir şirket kurmuştur. Bu şirket kurul-

duktan sonra bir takım çözüm yolları aranmaya başlanmıştır. Güllük limanının 4 yıl süresince işletmeciliği alınmıştır. Ayrıca Güllük limanının kapasitesini arttırmak için yurtdışından konveyör bant sipariş edilmiştir. Bu konveyör bant, hem gürültüsüz çalışacaktır, aynı zamanda tozu önleyici aparatlara sahip olacaktır. Ve bununla Güllük limanındaki kapasiteyi 350-400 ton/saat'a çıkaracaktır. Alınacak konveyör bantın bedelini tamamen Labranda A.Ş karşılamaktadır.

Labranda A.Ş. yeni liman yapabilmek için faaliyete geçmiş ancak, devlet tarafından liman yeri olarak gösterilen alanın Vakıflar'a ait arazi olduğu ve bu arazinin de üçüncü bir şahısa 50 yıllığına kiralanmış olması nedeniyle, liman yapma hususundaki düşüncelerini şu anda gerçekleştirememiştir.

Yine Labranda A.Ş. Milas ' in 43 km. güneyindeki Kemerköy Termik Santrali' ne ait olan ve yapıldığı günden bugüne kadar hiç kullanılmayan Ören'deki bu iskeleyi yükleme amacıyla kullanmak istendiğinde de, basının ve çevrenin tepkisiyle karşılaşmıştır. Devletimizin trilyonlar ödeyerek yaptırdığı bu iskele, uzun yıllardır bomboş beklemekte ve bizler Güllük limanında yabancı gemilere günlük 3.000 - 5.000\$ arasında değişen demorajlar ödemekteyiz.

Ülkemizin madencilik ve madencilik alt yapısına gereken önemi vermesini bekliyoruz ve umut ediyoruz.

