کسب و کار

با اجتناب از ۴ اشتباه یک برند معتبر برای خود بسازید

برند شخصی یکی از ارکان مهم موفقیت حرفه‌ای شما محسوب می‌شود. زمانی که تصویری ثابت، جذاب و معتبر به دنیا عرضه می‌کنید، برای خود اعتبار و شهرت قوی ایجاد کرده‌اید.

هرچه در رویکرد و پیام برند خود معتبرتر و واقعی‌تر باشید، همراهی و اعتماد بیشتر مشتریانتان را با خود ایجاد کرده‌اید. این اعتماد در تجارت طولانی‌مدت و سودآور شما نقش بسیار مهمی دارد. برای ایجاد یک کسب و کار سودآور، معمولا به دو تا سه سال زمان نیاز دارید. ایجاد اعتماد بین مشتریان در طول این دوره طلایی به شما کمک می‌کند تا سال‌های موفقیت را با پایه‌های قوی که قبلا گذاشته‌اید، طولانی‌تر کنید.

برخی از مزایا عبارتند از: افزایش به رسمیت شناختن برند، حساسیت کمتر نسبت به قیمت، بازاریابی دهان به دهان مثبت، کارمندان متعهد، بهبود وفاداری مشتری و اثربخشی بیشتر تبلیغات بر مشتریان این مزایا می‌تواند به‌طور مستقیم تحت تاثیر نحوه برندسازی شما باشد.

در ادامه اشتباهاتی را مطرح می‌کنیم که در صورت اجتناب از انجام آنها، موفقیت آینده شما به‌عنوان یک شرکت رقیب برتر در زمینه تخصصتان تضمین می‌شود.

۱. ناسازگار بودن

سازگاری و ثبات برند یک عنصر کلیدی در برندسازی شخصی است. زمانی که پیام‌ها، تصاویر و ارزش‌های شما یکسان باشد، تصویری واضح و به یاد ماندنی را در ذهن مخاطب ایجاد می‌کنید. برای اجتناب از این اشتباه، اطمینان حاصل کنید استراتژی برند شخصی ثابت و واضحی را ایجاد کرده‌اید که شامل پیام‌هایی است که با ارزش‌های شما همسو باشد و درک روشنی از مخاطبان هدف شما داشته باشد.

۲- تعامل نداشتن با مخاطبان

عدم تعامل با مخاطبان نه‌تنها یک فرصت از دست رفته، بلکه یک اشتباه اساسی است که می‌تواند به‌طور چشمگیری بر برند شخصی شما تاثیرگذار باشد. زمانی که به نظرات، سوالات یا بازخوردهای مخاطبان خود پاسخ نمی‌دهید، این پیام را القا می‌کنید که علاقه‌ای به ایجاد روابط ندارید. برای جلوگیری از این اشتباه، اطمینان حاصل کنید که فعالانه با مخاطبان خود در همه کانال‌ها در ارتباط هستید. به نظرات و سوالات آنها پاسخ دهید، از مخاطبان خود بازخورد بخواهید و علاقه واقعی‌تان را به دنبال کنندگان خود نشان دهید. ایجاد روابط با مخاطب، حس اعتماد و وفاداری ایجاد می‌کند که کلید موفقیت طولانی‌مدت محسوب می‌شود.

۳- بی‌اصالتی و معتبر نبودن

اعتبار یکی دیگر از عناصر حیاتی در ایجاد برند شخصی است. زمانی که تلاش می‌کنید کسی باشید که نیستید، تبدیل به فردی غیرقابل اعتماد می‌شوید. این یعنی تبلیغ اغراقی یا ارائه یک تصویر نادرست که اشتباه مهلکی برای برند شخصی شما محسوب می‌شود. برای اینکه از انجام این اشتباه دوری کنید، مطمئن شوید یک تصویر معتبر به جهان ارائه می‌دهید که شامل صداقت داشتن در مورد دستاوردها، نقاط قوت و همچنین محدودیت‌ها و ضعف‌هایتان است. داشتن صداقت برای مشتریان، اعتبار و اعتماد نزد مخاطبان به همراه می‌آورد. تفاوت در تصویری که به دنیای بیرون ارائه می‌کنید با تصویر واقعی‌اتان که در پشت درهای بسته شماست، به‌زودی شما را به‌خصوص در دنیای امروزی رسانه‌های اجتماعی در برخواهد گرفت.

۴. عدم توجه به محتوایی که به اشتراک می‌گذارید

زمانی که صحبت از برند شخصی شما می‌شود، توجه نداشتن به محتوایی که به اشتراک می‌گذارید می‌تواند اشتباه مهلکی باشد که عواقب ویرانگری به بار بیاورد. ارسال محتوای غیرحرفه‌ای می‌تواند برند شخصی شما را تضعیف کند و به اعتبار شما لطمه بزند. برای اجتناب از انجام این اشتباه، اطمینان حاصل کنید به محتوایی که در همه کانال‌ها به اشتراک می‌گذارید توجه کافی دارید. از اشتراک‌گذاری هر چیزی که می‌تواند توهین‌آمیز یا نامناسب تلقی شود دوری کنید و از تطابق پست‌هایتان با استراتژی برند شخصی خود مطمئن شوید. ایجاد یک برند شخصی قوی و به‌خاطرماندنی که در بین مخاطبان شما شناخته‌شده باشد، برای موفقیت حرفه‌ای‌تان بسیار حائز اهمیت است. سازگاری، تعامل، اصالت و توجه به محتوایی که به اشتراک می‌گذارید، از جمله عوامل مهم و کلیدی هستند که به پیشرفت برند شخصی شما کمک می‌کنند.

مترجم: شهلا زمانی اسکوئی
منبع: INC

علیرضا رحیمی تأکید کرد؛

ضرورت توجه ویژه مدیریت شهری کرج به پروژه قطار شهری

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر کرج گفت: در جهت پیشبرد سیاست‌های شورا توجه ویژه شهردار و معاونت حمل و نقل ترافیک به این پروژه ضروری است.

به گزارش پیام آشنا: علیرضا رحیمی محمودآبادی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر کرج در حاشیه برگزاری جلسات فوق‌العاده کارگروه قطار شهری که با حضور اعضای شورا، شهردار کرج، مدیران و مشاورین مربوطه صورت گرفت، گفت: در دوره ششم شورا کمیته و کارگروه‌های تخصصی در جهت کمک و تسهیل کار در شهرداری و همچنین در راستای پیشبرد اهداف در پروژه‌ها و کارها تشکیل شد که باید مدیریت شهری به تصمیمات این کارگروه‌ها توجه بیشتری داشته باشد تا پیشرفت کار حاصل شود. رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورا خواستار توجه ویژه شهردار و معاونت حمل و نقل ترافیک به موضوع قطار شهری کرج شد و گفت: در جهت پیشبرد سیاست‌های شورا در پروژه قطار شهری، ضروری است تا مدیریت با نگاه ویژه‌تری این موضوع را دنبال کند.

وی با تاکید بر اینکه رفع مشکلات مالی و قراردادی قطار شهری جهت تسریع در اجرای این پروژه مهم و حیاتی از اولویت‌های سال ۱۴۰۲ می‌باشد، عنوان کرد: سرعت پیشرفت پروژه از ایستگاه آیت الله طالقانی (K) تا ایستگاه شهید سلطانی (Q) کند است و ضرورت دارد موانع اجرای پروژه هر چه سریعتر برطرف شده و قطار شهری کرج ماندنی سال گذشته با سرعت و جدیت همراه با رعایت قانون، پیش رود.

رئیس کمیسیون عمران با بیان اینکه پروژه قطار شهری نیاز امروز شهروندان محترم است، تأکید کرد: تأمین منابع مالی و خرید میلگردهای این قطعه از مسیر براساس مصوبه شورا و مهیا شدن رام دوم قطار جزء ضروریات اجرای این پروژه است لذا مدیریت شهری کرج پیگیری جدی در این زمینه داشته باشد که پروژه در زمان مناسب در اختیار شهروندان عزیز قرار گیرد.

با حضور قائم مقام شهردار کرج؛

سرپرست اداره کل امور ارتباطات و بین‌الملل شهرداری کرج معرفی شد

طی مراسمی با حضور افراسیاب شجاعی قائم مقام شهردار کرج، سید جمال بهشتی به عنوان سرپرست اداره کل امور ارتباطات و بین‌الملل شهرداری کرج معرفی شد.

به گزارش پیام آشنا: با صدور حکمی ازسوی شهردار کرج سید جمال بهشتی به عنوان سرپرست اداره کل امور ارتباطات و بین‌الملل شهرداری کرج معرفی شد.

گفتنی است، امیر اشتری که پیش از این به عنوان مدیر کل اداره ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری کرج ایفای مسئولیت می‌کرد به عنوان معاون شهردار و سرپرست سازمان فرهنگی، ورزشی و اجتماعی شهرداری کرج منصوب شده است.

توافق‌های زیست‌محیطیِ کشورهای «گروه هفت» در ژاپن

وزیران محیط زیست کشورهای "گروه هفت" توافق کردهاند که در جهت کاهش انتشار آلایندههای ناشی از وسایل نقلیه موتوری تلاش کنند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از شبکه "ان اچ کی"، این وزیران در نظر دارند تا سال ۲۰۳۵ میلادی سطح انتشار دی‌اکسید کربن را به نصف میزان ثبت شده در سال ۲۰۰۰ کاهش دهند.

وزیران محیط زیست کشورهای گروه هفت با جمع‌بندی نشست دو روزه خود در شهر "ساپورو" در هوکایدوی ژاپن که بر سر مسائل اقلیمی و انرژی بود به این نشست پایان دادند.

یکی از نکات مهم مورد توجه در این نشست چگونگی کاهش رد پای کربنی خودروهاست. گروه هفت در پایان نشست خود بیانیه‌ای را منتشر کرد مبنی بر اینکه کشورهای عضو این گروه به طور سالانه پیشرفت‌های خود در جهت دستیابی به این هدف را ارزیابی خواهند کرد. میزان انتشار گاز دی اکسید کربن بر اساس تعداد دستگاه‌های وسایل نقلیه موتوری در هر کشور محاسبه می‌شود. در این بیانیه از کشورهای عضو خواسته شده است که به کاهش انتشار این گاز در طیف وسیعی از وسایل نقلیه شامل خودروهای هیبریدی کمک کنند.

با این وجود در این بیانیه جدول زمانی برای از بین بردن نیروگاه‌های زغال سنگی گنجانده نشده و به جای آن آمده است که چنانچه اقدامات کافی برای کاهش انتشار آلایندههای ناشی از استفاده از زغال سنگ، نفت و گاز طبیعی اتخاذ نشود، این نیروگاه‌ها باید به طور مرحله‌ای کنار گذاشته شوند. این وزیران همچنین توافق کردند که برای افزایش میزان عناصر کمیاب و دیگر مواد کلیدی بازیافتی از وسایل الکترونیکی مستعمل، ابتکار عمل را در دست گیرند.

آنها همچنین هدفی جدید مبنی بر جلوگیری از آلودگی اقیانوس‌ها با زباله‌های پلاستیکی تا سال ۲۰۴۰ تعیین کردند.

وزیران محیط زیست کشورهای گروه هفت این توافقات را در بیانیه مشترکی که در خاتمه این نشست منتشر شد گنجانند. احتمالا این بیانیه مشترک در مذاکراتی در نشست گروه هفت که قرار است ماه میلادی آینده در هیروشیما برگزار شود، منعکس خواهد شد.

موافقت شورایی ها با طرح اصلاح آئین‌نامه اجرایی قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها

اعضای شورای اسلامی شهر تهران با ۲۰ رأی موافق با طرح اصلاح آئین‌نامه اجرایی ماده یک قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها موافقت کردند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، اعضای شورای اسلامی شهر تهران در جلسه علنی امروز شورای شهر بررسی طرح پیشنهاد اصلاح آئین‌نامه اجرایی ماده یک قانون حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها را برای ارسال به شورای عالی استان‌ها در دستور کار داشتند و تعریف یک فوریت آن در یکصد و سی و نهمین جلسه علنی شورا به تصویب رسیده بود و در جلسه امروز سه شنبه اعضا جزئیات این طرح را مورد بررسی قرار دادند.

در همین راستا مهدی چمران ریاست شورای اسلامی شهر تهران گفت: ۱۲ نفر از اعضای شورا نام نامه‌ای بر اساس دلایلی که اعلام کردند نمی‌توانند به جلسات کمیسیون ماده ۷ در مناطق بروند و در این جلسات حضور پیدا کنند بر این اساس بررسی طرح این آئین‌نامه در دستور کار قرار گرفته است.

وی افزود: در همین جلسه مسائل مربوط به بافات را نمی‌خواهیم در این طرح حذف کنیم بلکه تنها موضوع این است که اعضا اعلام می‌کنند رفتن به کمیسیون ماده ۷ مناطق نه عملی است و نه کار درستی است و در حقیقت قرار گیری عضو شورا در کنار دو مسئول اجرایی از شهرداری تهران کار درستی نیست و به نوعی ورود به کار اجرایی قلمداد می‌شود.

در ادامه عباسی رئیس کمیسیون شهرسازی شورای اسلامی شهر تهران نیز گفت: حضور اعضا در مناطق را کاملا غلط می‌دانم. دلایل این موضوع نیز بسیار است. در حال حاضر درخواست اصلاح به شورا آورده شده و تنها در کمیسیون ماده ۷ مرکزی عضو شورا حضور دارد چرا که عنصر قضایی است و در آنجا رأی به شکایت‌ها داده می‌شود و در حقیقت اعتراضات در کمیسیون مرکزی دیده می‌شود.

وی افزود: فرآیند صدور پروانه یک فرآیند اجرایی است چطور است که یک نماینده از سوی شورا تا دیروز در این کمیسیون‌ها حضور داشته و مسئولیت امضا با خودش بوده، اما امروز باید عضو شورا در کمیسیون حضور پیدا کند. در حالیکه بررسی و تأیید را فرد دیگری انجام می‌دهد و هیچ مسئولیتی در قبال آن ندارد.

وی ادامه داد: مبنا را بر صحت گزارش مناطق می‌دانیم. اگر هر عضوی می‌تواند برود و در موضوع بافات بن درختان را بررسی کند حتما این کار خوب است و در این شرایط از بحث اجرایی آن نیز عبور می‌کنیم بی تردید در تعیین نوعیت وجود درخت مثمر و غیر مثمر فرقی نمی‌کند و فارغ از این موضوع مسئله باغ بودن یا نبودن مورد بررسی قرار می‌گیرد چرا که برگ درختان میوه مثل خرمالو و توت عمر طولانی دارند و پس از بازای عمر درختان باز هم زمین باید بازبماند و کاربری آن تغییر نکند.

در ادامه تشکری هاشمی دیگر عضو شورای شهر تهران با اشاره به موافقت با طرح اصلاح این قانون گفت: شورا نقش قانونگذاری و نظارت دارد ولی حضور در کمیسیون‌های ماده ۷ مناطق در هیچ یک از این دو حوزه وظایف شورا نمی‌گنجد و در حقیقت ورود به حوزه اجرا قلمداد می‌شود. این در شرایطی است که از چهار عضو این کمیسیون سه عضو دیگر از شهرداری هستند و در حقیقت نقش فرمایشی برای عضو شورا تعریف می‌شود. پیشنهاد من این است که حتی اگر شورای عالی استان‌ها این طرح را نپذیرفتند از سایر ظرفیت‌های قانونی برای اصلاح این آئین‌نامه بهره بگیریم.

احمد صادقی دیگر عضو شورای شهر تهران نیز در بخش دیگری از بررسی اصلاح آئین‌نامه گفت: مصوبه تاکید می‌کند که کمیسیون باید با سه عضو تشکیل شود؛ اما کمیسیون در مناطق با چهار یا پنج عضو شکل می‌گیرد و این تخلف است و به همین دلیل من پرونده‌ها را امضاء نکردم. من هیچ اصراری برای نمایندگی در هیچ منطقه‌ای ندارم ولی با توجه به دستوری که داده‌اید این کار را انجام دادم ولی باید آئین‌نامه را به درستی اجرا کنیم. قطعا تصویب کمیسیون با ۴ یا ۵ عضو قانونی نیست و تخلف است.

در ادامه پس از صحبت‌های صادقی چالشی میان مهدی چمران ریاست شورا و احمد صادقی در خصوص بررسی این موضوع شکل گرفت که چمران خطاب به صادقی گفت: این تخلف نیست. البته اگر تخلفی شکل گرفته باید به دادگاه ارسال کنیم. در کمیسیون‌ها حتی اگر سه عضو شورا حضور داشته باشند نهایتا امضاء یک عضو گرفته می‌شود. لذا این موضوع تخلف نیست. من به دلایلی گفتم در منطقه ۱ و ۲ یک عضو شورا نرود و سه نفر بروند که مشکلی پیش نیاید ولی رأی سه نا نیست بلکه هر سه رأی که اخذ می‌شود هر کدام که بیشتر باشد به عنوان رأی اصلی در نظر گرفته می‌شود.

مشاجره چمران و صادقی با دخالت سایر اعضاء به پایان رسید و ادامه جلسه به ریاست پرویز سروری نائب رئیس شورای شهر تهران مدیریت شد.

کاشفی دیگر عضو شورای اسلامی شهر تهران نیز در خصوص بررسی طرح اصلاح آئین‌نامه قانون حفظ و گسترش بافات، گفت: نهایتا تکلیفی به ما شده در خصوص حضور در کمیسیون ماده ۷ مناطق، البته نگاه بدی به کمیسیون بافات مناطق وجود دارد ولی خواهش من این است که به گونه‌ای عمل کنیم که کار مردم بر زمین نماند. کمیسیون شورای اسلامی شهر تهران نهایتا پس از بحث و بررسی در رأی گیری بند مربوط به حضور نمایندگان شورا به عنوان جایگزین اعضای شورا در کمیسیون‌های ماده ۷ مناطق با ۱۹ رأی موافق و یک مخالف موافقت کردند و کلیات طرح نیز در نهایت پس از بحث و بررسی با ۲۰ رأی موافق به تصویب رسید.

دیدگاه

کارفرمای خوب کسی است که سخت‌گیر باشد

ماریو بوتا

من همیشه برای پیدا کردن مشتری مشکل داشته‌ام ولی پس از پیدا کردن او دیگر مشکلی نبوده، حتی اگر جلوافی بعضی مسایل را نتوانسته‌ام حل بکنم تقصیر خودم بوده است. ولی این مطلب غیرقابل انکار است که سفارش دهنده خوب شرط اصلی پروژه موفق است.

مشتری خوب، کسی است که سخت‌گیر باشد، کسی که مسایل را خوب بشناسد. این به نفع معمار است و مشکل‌ترین کار دست و پنجه نرم کردن با کارفرمایی است که خود جوابها را می‌داند. به عنوان مثال در مورد طراحی و ساخت موزه هنر سافرانسیسکو برای سفارش دهنده دو راه وجود داشت: جاسازی تمام تجهیزات موزه در ۶ طبقه اول یک آسمان‌خراش، پیدا کردن زمین و ساخت آن. او مسیر طولانی‌تر یعنی راه دوم را انتخاب کرد چون به این نتیجه رسید که موزه باید علامت و تصویر باشد و باید ارزش نمادی و سمبولیک داشته باشد.

معماری معاصر باید علاوه بر معمار، سفارش دهنده را نیز آموزش دهد و او را نیز تربیت کند وگرنه معماری که همه قواعد و قوانین کاری‌اش قبلا مشخص شده «گریموری» بیشتر نمی‌تواند باشد. (در گفتگوی با محمد قاری پور، منتشر شده در مجله آبادی، ش ۳۳، سال ۱۳۷۸)

منبع: گفتار

محیط زیست

شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای؛ راهکاری برای کاهش آلایندگی

ترافیک یکی از بدترین قاتلان شناخته شده برای بشر است. تصادفات جاده‌ای هر سال جان بیش از ۱.۳ میلیون نفر را می‌گیرند. تعداد قربانیان در کشورهای کم درآمد، بیشتر از مرگ‌ومیرهای ناشی از بیماری‌هایی مانند سل یا اچ‌آی‌وی است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ویفروم، تغییرات اقلیمی به‌طور مشابه تهدیدی برای زندگی انسان محسوب می‌شود که خیلی به آن توجه نشده است. دانشمندان پیش‌بینی می‌کنند که تأثیرات آن به‌طور قابل توجهی باعث افزایش سلامتی و مرگ‌های زودرس خواهد شد.

سازمان بهداشت جهانی تخمین می‌زند که بین سال‌های ۲۰۳۰ تا ۲۰۵۰، حدود ۵ میلیون نفر جان خود را به دلیل اثرات بهداشتی مرتبط با آلبوموها از دست خواهند داد که شامل قربانیان آینده سیل، آتش‌سوزی، طوفان و سایر اثرات گرمایش جهانی نمی‌شود.

حمل‌ونقل، حدود ۲۵ درصد از کربن ناشی از انسان را تولید می‌کند. سه چهارم آن‌ها از خودروها، وانت‌ها، کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در ترافیک جاده‌ای است.

۲۶ میلیون خودرو در سال گذشته تنها در چین فروخته شده که این مقدار در سال ۲۰۲۰ به میزان ۲ میلیون خودرو بوده است. بدون کربن‌زدایی حمل‌ونقل، هیچ راهی وجود ندارد که بتوانیم گرمایش زمین را به زیر ۱.۵ درجه سانتی‌گراد کاهش دهیم.

مقاله با انتشار گازهای گلخانه‌ای از وسایل نقلیه جاده‌ای یکی از وظایف اصلی در مسیر حرکت بدون آلایندگی است. شهرها موارد آزمایشی را برای روش‌های کم‌مصرف کربن فراهم می‌کنند که شامل شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای است که دسترسی به مشاغل، مدارس، فروشگاه‌ها، مراکز مذهبی و سایر نیازها و فرصت‌های افراد با پای پیاده یا دوچرخه فراهم می‌شود تا از سفر با خودرو اجتناب شود.

افزایش تراکم شهری برای کربن‌زدایی خوب است زیرا به معنای سفرهای کمتر و کوتاه‌تر خواهد بود اما تراکم بالا همچنین می‌تواند زندگی را برای عابران پیاده و دوچرخه‌سواران خطرناک‌تر کند.

ایمنی جاده در سال‌های گذشته بهبود یافته و تعداد افرادی که در تصادفات داخل خودرو کشته شده‌اند به‌طور متوسط در دهه ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ به میزان ۱۶ درصد نزول کرده و مرگ عابران پیاده تنها ۳ درصد و تلفات دوچرخه‌سواری یک درصد کاهش یافته است.

تغییرات آب‌وهوایی و توقف مرگ‌ومیر جاده‌ها در جهان به راحتی کاهش نمی‌یابد، اما دسترسی به تحرک بدون آلایندگی و ترافیک بدون تلفات محقق خواهد شد و باید به هر دو توجه شود.

اینجا هزار میلیارد سرمایه دپو شده!

حجم عظیمی از باطله های تولید شده در استخراج روباز معادن سنگ به صورت قطعات کوچک و بزرگی هستند که در محل معدن یا در بستر راه‌ها و روخانه ها یا در مراتع و زمین های کشاورزی دپو شده و سبب ایجاد آلودگی های زیست محیطی می شوند در حالی که با توجه به پیشرفت تکنولوژی و نیازمندی های صنعتی از یکسو و تنوع سبک زندگی و معماری و شهرسازی در کنار تنوع سلیقه مردم در سراسر جهان، می توان این ضایعات را به منابع عظیم ارزش افزوده تبدیل کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، از انواع کاربردهای ضایعات معادن سنگ می توان به ساخت سنگ مصنوعی، پودر سنگ، مصنوعات سنگی، انواع سیمان و آسفالت های مخصوص و کف پوش های سرامیکی، صنایع دستی و ... اشاره کرد و در واقع بسته به نوع سنگ می توان از آنها استفاده های زیادی کرد. فارغ از ثروتی که از محل فراوری این ضایعات حاصل می شود، اشتغال و توسعه صنعتی و اقتصادی جوامعی که در محل استقرار معادن قرار دارند را نباید نادیده گرفت.

کشور ما یکی از کشورهای غنی در حوزه ذخایر معدنی با تنوع بالاست که البته متاسفانه میزان تبدیل ثروت حاصل از این معادن به هیچ‌وجه با ظرفیتی که دارند قابل مقایسه نبوده و بسیاری از ظرفیت های موجود در این عرصه مهجور مانده یا هدر می رود.

این مسئله در خصوص معادن سنگ بیش از دیگر معادن خودنمایی می کند، معادنی که محصولات استخراجی عظیم و البته دپوهای ضایعات عظیم تری را رقم می زنند که در بهترین حالت عارضه نمایی از آنها بر هم زدن نمای شهری و آلودگی های ریزگردی برای ساکنان مناطق استقرار معدن است.

شهرستان محلات یکی از مناطق غنی به لحاظ برخورداری از معادن سنگ در کشور است و گرمشی کوتاه در حاشیه معادن این شهرستان شما را با تهیه هایی عظیم از ضایعات معدنی مواجه می کند.

به گفته مسئول انجمن سنگ این شهرستان، حدود ۱۱۵ معدن مختلف در این منطقه وجود دارد که شامل حدود ۸۸ معدن تراورتن، تعدادی معدن آهن، خاک‌های صنعتی و مرمریت است.

وی با خاص دانستن تراورتن‌های محلات، افزود: معادن عباس‌آباد و مجتمع دره‌بخاری جزو معادن یونیک و برند ما هستند ولی با توجه به شرایط موجود، حرفی برای گفتن در سطح جهانی نداریم و در این زمینه ادعایی هم نداریم. در منطقه سیاهو (سیاه دره) معدنی وجود دارد که از نظر رنگ و ژنز در جهان بی‌نظیر و خاص است اما به دلیل عدم صادرات، امکان عرضه و معرفی جهانی آن وجود ندارد و تصریح کرد: در مجموع، معادن ایران جزو معادن مرغوب جهان هستند برای عرضه سنگ‌های یونیک باید شرایطی فراهم شود که فعلا در کشور ما این امکان موجود نیست.

عضو شورای سایتگذاری سنگ کشور گفت: حجم پرتی معادن هنگام برداشت بستگی به ساختار آن معدن دارد. زمانی که یک سازندها یا Formation مشابه می‌باشد، معمولا حجم پرتی واحد تقسیمات سنگ‌شناسی و واحد سنگی اصلی چینه‌شناسی است و شامل مجموعه لایه‌هایی است که صفات مشخص سنگ‌شناسی دارند) شکل می‌گیرد، باید به این نکته توجه کرد که ژئز آن هنگام شکل‌گیری چه نوع بوده است.

وی گفت: سابقه زمین‌شناسی آن منطقه و اینکه چه اتفاقاتی رخ داده است نیز اهمیت دارد. جابه جایی و رانش‌ها گسل‌ها و زمین‌لرزه‌ها نیز در کیفیت سنگ موثرند. در مجموع، در جهان در معادن مرمریت بالغ بر ۵۰ درصد ضایعات وجود دارد. سروش ادامه داد: از آنجا که معادن تراورتن، معادن جوانی هستند و پس از تغییر و تحولات دوران کوترایی در کره زمین و جابه جایی صفحات زمین شکل گرفته‌اند، سالم‌تر هستند اما بر اساس اینکه در چه نقطه‌ای قرار گرفته‌اند، ضایعات آنها متفاوت است.

وی افزود: به عنوان مثال، در مجتمع دره‌بخاری ممکن است با برداشت ۲۰ الی ۳۰ متر خاک به سنگ مطلوب دست پیدا کنیم اما در معدن عباس‌آباد، بخش عمده‌ای از سنگ تکتونیزه (زمین‌ساخت یا تکتونیک Tectonics)، یکی از شاخه‌های زمین‌شناسی است که به مطالعه تغییر شکل پوسته زمین برآثر تنش‌ها و اتفاق‌های انجام شده در طول دوران‌های مختلف زمین‌شناسی می‌پردازد) است که موجب ضایعات می‌شود. همچنین تداخل سنگ با کانی‌های دیگر موجب بالا و پایین شدن مرغوبیت می‌شود.

نایب‌رئیس شرکت نمایشگاهی یکتاسنگ محلات تصریح کرد: در سنگ‌های تراورتن، فارغ از بحث‌های مدیریت برداشت، حدود ۴۰ درصد ضایعات ایجاد می‌شود. مدیریت در برداشت شامل تبحر معدن کار و هزینه‌هایی است که باید برای اکتشاف صورت بگیرد. اگر بهره‌بردار معدن مراحلی را که لازم است، به درستی طی کند، می‌تواند عوارض تکتونیکی را به حداقل برساند.

سنگ‌های با کیفیت لزوما مقبول بازار نیستند!

وی ادامه داد: البته باید مسئله بارگیری از معدن و استحصال از آن را از یکدیگر جدا کرد. زیرا بارگیری ارتباط مستقیمی با بازار پسندی، تمایل بازار و تقاضا دارد به عنوان مثال، معدنی در عباس‌آباد موجود بود که تمام سنگ آن با وجود سالم و قوارهدار بودن، به ضایعات تبدیل می‌شد و اصطلاحا دور ریخته می‌شد، اما اقبال بازار به این سنگ موجب شد که در زمره سنگ‌های تاب و قیمت بالا قرار بگیرد. اما در حال حاضر به دلیل موجود نبودن این سنگ، باید در میان ضایعات و دور ریز ۳۰ تا ۴۰ ساله اخیر، این نوع سنگ را برداشت کرد.

سروش تصریح کرد: کم‌ارزش‌ترین ضایعات سنگ که پودر آن است، به عنوان موئود دی‌فسفات دی‌کلسیم در خوراک دام و طیور یا در کارهای ساختمانی استفاده می‌شود. از آهک نیز برای امور ساختمانی استفاده می‌شود. از آنجا که قطر این اعلام موجود در گِل بسیار مرغوبنده است، استفاده‌های فراوانی می‌توان از آنها کرد.

غفلت از پروژه های فرآوری ضایعات سنگ به دلیل ریسک سرمایه‌گذاری

وی گفت: پروژه‌های موجود برای استفاده از این مواد به دلیل ریسک سرمایه‌گذاری مغفول مانده است. به عنوان مثال یکی از پروژه‌هایی که ما روی آن کار کرده‌ایم، تولید بلوک‌های سبک عایق صدا و عایق حرارت در ساختمان است که با یک شرکت آلمانی هم در این زمینه صحبت شد. شرکت وعده داده بود که در صورت عدم استفاده داخلی از این بلوک‌ها، حاضر است تمامی تولیدات را به کشور خود انتقال دهد.

پرونده ای که همچنان باز است

وی گفت: استفاده از این بلوک‌ها می‌توانست تحولی را در زمینه مقاوم‌سازی و سبک‌سازی ساختمان‌ها، کاهش هزینه‌ها و تخریب کمتر محیط زیست ایجاد کند. زیرا گیرهای آجر یزی و سفال‌پزی نقش بسیاری را در آلوده کردن محیط زیست دارد. انجام کار نیاز به یک سرمایه‌گذاری داشت که ما با توجه به وضعیت کشور و تحریم‌ها، راه به جایی نبرد. اما پرونده این پروژه همچنان روی میز ما باز است. وی با بیان اینکه برنامه‌ها و طرح‌های دیگری برای مدیریت ضایعات به صورت خام وجود دارد، ادامه داد: اخیرا طرحی برای بیابان‌زدایی و تثبیت بیابان با استفاده از این ضایعات مطرح شد که عوارض زیست‌محیطی و تنش‌های اکوسیستمی آن در منطقه در حال بررسی است. از طرفی، ضایعات سنگ به عنوان شن در مصالح راهسازی نیز قابل استفاده است. وی گفت: استفاده از این ضایعات قطعا به صرفه است، اما تا زمانی که این معادن وجود دارد و به راحتی می‌توان از آنها برداشت کرد، نگاه‌های کلان حاکمیتی به بازگرداندن این ضایعات به چرخه تولید و استفاده از آن‌ها نیست. اما در آینده قطعا امکان‌پذیر خواهد شد.

شاخصه سنجش مدیریت دیوهاد پوشش گیاهی منطقه اطراف آنهاست

وی ادامه داد: مسئله‌ای که در ارتباط با دیوهها وجود دارد، بحث بادبُردگی آنهاست. به همین دلیل، روی گل‌های سنگبری که حجم سبک‌تری دارند، سنگ ریخته می‌شود تا امکان جابه جایی آنها از طریق باد وجود نداشته باشد. شاخصه سنجش مدیریت دیوهاد پوشش گیاهی منطقه اطراف آنهاست در تقریبا آسیب خاصی نداریم.

عضو شورای سایتگذاری سنگ کشور افزود: با توجه به ساختار این ضایعات که کربنات کلسیم است، می‌توان از آنها استفاده دارویی نیز داشت. زیرا ساختار نشاسته‌ای و قندی دارند. در واحدی در جنوب کشور محصولی به نام بی‌بی‌سی از کربنات تولید شده و مابقی نیاز کشور وارد می‌شود که می‌توان در منطقه محلات نیز چنین کارخانه‌ای را احداث کرد. اما نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین و حمایت‌های سیستم بانکی است.