



۱۴

## درمان ریزش مو با گیاه معمولی

۱۵

قصه فراز و فرودهای جف بزوس مردی که با کتابفروشی پولدارترین مرد جهان شد!

رازهای مرد ۱۸۸ میلیارد دلاری

## مازندران نگران سال جدید

۱۶

# زندگی

یکشنبه ۳ اسفند ۱۳۸۳ شماره ۵۸۸۳



### سفر به آتش کرونا می‌دمد

محدودیت تردد بین شهری یکی از شیوه‌های اعمال شده از سوی دولت برای کندشدن چرخه سرایت بیماری عنوان شده بود، راهی که البته آمارهای ابتلا نشان می‌دهد هر زمان به‌درستی اجرا شده موثر هم بوده است. آغاز موج چهارم کرونا و مشاهده همه‌گیری ویروس انگلیسی باعث شده از همین حالا بسیاری درباره اعمال دوباره محدودیت سفرهای بین شهری حرف بزنند، آن هم در حالی که در آستانه تعطیلات نوروزی قرار داریم و تجربه یک ساله کرونا نشان می‌دهد بسیاری از مردم دیگر تاب‌آوری چندانی با موضوع قرنطینه خانگی ندارند، گرچه همین حالا هم این محدودیت در برخی از شهرها اعمال می‌شود اما آنچه به نظر می‌رسد در ماه پیش‌رو باید منتظر اعمال این محدودیت‌ها در سطح گسترده‌تری باشیم.

از سوی دیگر همین محدودیت‌ها باعث شده سفر با اتوبوس، قطار و البته هواپیما خواهان بیشتری داشته باشد؛ چرا که این ناوگان حمل‌ونقلی تابع محدودیت‌های اعمال شده نیستند، همین موضوع نشان می‌دهد چقدر نظارت بر رعایت پروتکل‌های بهداشتی در این ناوگان اهمیت دارد اما سوال این است که سفر چگونه می‌تواند باعث طغیان همه‌گیری شود؟ چرا همواره هر تعطیلی درازمدتی در تقویم دل مردم را بابت افزایش آمار ابتلا می‌لرزاند؟ احسان مصطفوی، اپیدمیولوژیست معتقد است اگر شهر و استان مبدا منطقه‌ای باشد که بروز کمتری از بیماری را دارد و استان مقصد سفر منطقه پرخطری باشد در این شرایط افراد به منطقه‌ای می‌روند که در معرض آلودگی بیشتری به ویروس هستند و هنگامی که به مبدا سفر خود بازمی‌گردند احتمال دارد آلودگی را به سایرین منتقل کنند و اگر عکس این موضوع اتفاق بیفتد یعنی افراد از استان‌های پرخطر به سمت استان‌های کم‌خطر حرکت کنند انتظار داریم مسافران یک منبع آلودگی در شهرهای مقصد سفر باشند.

آن‌طور که کارشناسان می‌گویند سفرها به دو شکل می‌توانند در گسترش ویروس خطر ساز باشد؛ یکی احتمال در انتقال بیماری است دیگری امکان در ابتلای کم‌خطر عفونت. در انتقال ممکن است مسافر بیمار بدون علامت باشد و با سفر ناخواسته و ندانسته موجب ابتلا یا حتی مرگ شخص دیگری شود. از طرف دیگر مسافرت مواجهه ما را با افراد جدید بیشتر کرده و احتمال ابتلا و انتشار بیماری را دوچندان می‌کند اما در ساحت ویروس‌شناسی موارد مهم دیگری در منع سفر وجود دارد. حمید سوری، اپیدمیولوژیست به جام‌چم می‌گوید: «مسافرت می‌تواند الگوی اپیدمیولوژی بیماری را تحت‌تأثیر قرار دهد چرا که امکان است بافت هر بیماری در منطقه‌ای خاص با دیگر مناطق فرق داشته باشد و طبیعتا مسافرت افراد می‌تواند این الگورا برهم بزند.

او می‌افزاید: «بر اساس اصول اپیدمیولوژی، احتمال این‌که جمعیت ساکن یک شهر با نوعی از بیماری سازگاری پیدا کنند زیاد است اما با ورود مسافران، بیماری از حالت سازگاری خارج می‌شود و این بیماری برای افراد تازه‌وارد، بیماری بیگانه تلقی شده و شانس ابتلای بیماری در چنین افرادی را افزایش می‌دهد.»

سفرهای غیر ضروری با وسایل حمل و نقل عمومی یکی از دلایل شیوع کرونا در سطح کشور است



برخلاف هشدارها نسبت به شیوع موج چهارم کرونا، پروتکل‌های بهداشتی در هواپیماها، قطارها و اتوبوس‌ها رعایت نمی‌شود

## کرونا در سفر است



ندارند؛ پروتکل‌هایی که رعایت‌نشدن آن به قیمت جان بسیاری از شهروندان تمام می‌شود. ویدئویی که اخیراً در فضای مجازی دست‌به‌دست می‌شد از اعتراض خشم‌آلود مسافر یک شرکت هواپیمایی حکایت داشت؛ مسافری که به تکمیل صددرصدی ظرفیت این پرواز به‌درستی معترض بود چرا که بر اساس پروتکل‌های ابلاغ‌شده از سوی سازمان هواپیمایی، شرکت‌های هوایی مجاز به تکمیل ظرفیت پرواز خود نیستند. همین اتفاق به نوعی دیگر چند هفته پیش در یکی از تعاونی‌های حمل‌ونقل اتوبوس‌های بین‌شهری افتاد و تنها رسانه‌ای‌شدن آن باعث برخورد با آن شرکت تعاونی شد. همین چند روز پیش هم تصاویری از پیست اسکی دربندسر منتشر شده بود که نشان از فروش بلیت بالاتر از ظرفیت معمول مسوولان این پیست داشت؛ تصاویری که حاکی از تراکم بالای مردم در یک فضای هوایی رایج است؛ کسادی نقل می‌کند: «بسیاری از اتوبوس‌ها در این مسیر به‌ویژه بین مسیر، مسافران بسیاری را سوار می‌کنند و تا مقصد با حداکثر ظرفیت سفر خودشان را انجام می‌دهند و در این بین خبری هم از دادن بسته‌های بهداشتی به مسافران نیست.» تکمیل ظرفیت کامل اتوبوس‌های بین‌شهری هم با همان توجیهی صورت می‌گیرد که در شرکت‌های هوایی رایج است؛ کسادی کسب‌وکار و نیود مسافرو سخت‌بودن معیشت.

برون شهری ۹۵درصد پروتکل‌های بهداشتی رعایت شده است.» البته که آنچه به چشم می‌آید و شاهدان عینی می‌گویند تفاوت‌های فاحشی با ۹۵درصد رعایت پروتکل‌ها دارد. خبرگزاری ایسنا از یکی از مسافران کیاشهر به تهران رایج است؛ کسادی نقل می‌کند: «بسیاری از اتوبوس‌ها در این مسیر به‌ویژه بین مسیر، مسافران بسیاری را سوار می‌کنند و تا مقصد با حداکثر ظرفیت سفر خودشان را انجام می‌دهند و در این بین خبری هم از دادن بسته‌های بهداشتی به مسافران نیست.» تکمیل ظرفیت کامل اتوبوس‌های بین‌شهری هم با همان توجیهی صورت می‌گیرد که در شرکت‌های هوایی رایج است؛ کسادی کسب‌وکار و نیود مسافرو سخت‌بودن معیشت.

داریوش باقر جوان، مدیرکل حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اما به جام‌چم می‌گوید: تقریباً همه شرکت‌هایی که مسافر جابه‌جا می‌کنند وظیفه دارند در اتوبوس و مینی‌بوس فقط صندلی‌هایی را بفرروشند که کنار پنجره قرار دارد و اگر فاصله‌گذاری و دیگر پروتکل‌های بهداشتی مانند بسته‌های بهداشتی ضریب اشغال اتوبوس‌ها نسبت به مدت مشابه سال گذشته تا ۴۰درصد کاهش داشته و باعث زیان‌های اقتصادی شده اما در این راه هیچ تسامحی با متخلفان صورت نمی‌گیرد.

محمد قوبیل، مدیریت امور حمل‌ونقل پایانه مسافربری تبریز نیز در گفت‌وگو با جام‌چم در خصوص نظارت بر رعایت پروتکل‌های بهداشتی در اتوبوس‌های بین‌شهری می‌گوید: «پروتکل تعریف‌شده برای اتوبوس‌ها سوارکردن مسافر در صندلی‌های کنار پنجره است که تعداد آن ۱۷ مسافر در یک اتوبوس است. در خصوص نظارت بر رعایت این دستورالعمل و عدم سوارکردن مسافر در بین مسیر ما دو راهکار را در نظر گرفته‌ایم. راهکار اول این‌که گشت‌های نظارتی ما در طول مسیرها و در همکاری با سایر شهرستان‌ها، اتوبوس‌ها را به‌صورت تصادفی متوقف کرده و بازرسی می‌کنند که به تعداد مجاز مسافر سوار کرده باشند. او ادامه می‌دهد: «در داخل پایانه مسافربری هم اطلاع‌رسانی لازم انجام می‌شود که مسافران در صورتی‌که مشاهده کردند رانندگان پروتکل‌های بهداشتی را رعایت نمی‌کنند، می‌توانند با سامانه ۱۴۱ تماس بگیرند و تخلفات رانندگان و شرکت‌های مسافربری را گزارش دهند تا با متخلفین طبق قانون برخورد شود.»

به گفته قوبیل در صورت انجام تخلف شرکت و راننده به کمیسیون معرفی شده و در ابتدا تذکر لازم داده می‌شود و در مرحله بعدی فعالیت شرکت و کارت هوشمند راننده برای مدت زمان معین تعلیق شده و اجازه فعالیت آنها سلب می‌شود.

پیش از دوران فراگیری، مرگ یک اتفاق بود. برای رسانه‌ها هم یک ارزش خبری بود که باعث می‌شد جلب‌توجه کنند اما مواجهه یک‌ساله با بی‌شمار مرگ‌های روزانه، انگار منزلت مرگ را پایین آورده و دیگر اهمیت سابق را ندارد. این پیامدی نبوده که تنها متوجه مردم و شهروندان باشد و بی‌اهمیت‌شدن مرگ در کردار و تدبیر مسوولان حالا بیشتر به چشم می‌آید. به اندازه همه مرگ‌های روزانه، شهروندان حالا در آوار توصیه و نصیحت مسوولان قرار دارند؛ سفر نروند، خانه بمانند، پروتکل‌های بهداشتی را رعایت کنند، گاز و برق کم مصرف کنند، از حمل‌ونقل عمومی استفاده نکنند... حالا اقتدر حجم این توصیه‌ها متورم شده که ناخودآگاه هر افزایش آمار ابتلا را همین شهروندان منسوب به رفتار خودشان می‌کنند. در مقابل اما همان مسوولان برای مجموعه‌های تحت مدیریت‌شان پروتکل‌هایی مصوب کرده‌اند که کوچک‌ترین تعهدی به اجرای درست آن



میثم اسماعیلی  
جامعه

اطلاعیه‌ای اعلام کرد: «سازمان هواپیمایی کشوری به‌دلیل عدم رعایت مقررات ابلاغی مقابله با شیوع ویروس کرونا به شرکت‌های هواپیمایی ماهان در مسیر کرمان-تهران در ۹۹/۱۱/۱۵ و کارون در مسیر اهواز-تهران در ۹۹/۱۱/۱۴ اخطار داد. اخطار به شرکت‌های حمل‌ونقل حالی صورت می‌گیرد که شهروندان در صورت تعدی از قوانین منع تردد بین شهری تا یک میلیون تومان هم جریمه می‌شوند.

اتوبوس؛ دوزدن پروتکل‌ها با یک فرمان اگر آماری از میزان رعایت پروتکل‌های بهداشتی شرکت‌هایی در دست نیست اما در ناوگان حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری اعداد و آماری می‌توان یافت. یکی از این آمار به نقل از کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور است که اعلام کرد: «در ناوگان حمل‌ونقل عمومی

### هواپیما؛ پشت‌اپرها، پنهان از نظارت

هیچ سنجه‌ای برای فهم میزان رعایت پروتکل‌های بهداشتی از سوی شرکت‌های هوایی در دست نیست که با توجه به وضعیت موجود خیلی هم انتظار نمی‌رود در این راستا شرکت‌ها آماری اعلام کنند اما هم عکس‌های موجود و هم ویدئوهای منتشرشده گاه‌ب‌گاه نشان می‌دهد آنچه در این پروازها در حال رخ دادن است تناقض آشکاری با شیوه‌نامه‌های ابلاغی از سوی ستاد مقابله با کرونا و سازمان هواپیمایی کشوری دارد. نمونه آخر را می‌توان از فریادهای مسافرپذئوی اشاره‌شده به تکمیل صددرصدی پرواز هواپیمایی شرکت ماهان متوجه شد. تیرماه امسال مسعود محمدی، مدیرکل ایستگاه تهران شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده بود: «با هدف حفظ فاصله‌گذاری اجتماعی در دوران شیوع کرونا، فروش بلیت در هواپیماها با ظرفیت کمتری انجام می‌شود.» البته که او در همان روز منظور از «ظرفیت کمتر» را توضیح داد. بر این اساس فروش بلیت در هواپیماهای ای‌تی‌آر با ظرفیت ۶۵ مسافر به ۴۵ نفر، در هواپیماهای ایرباس با ظرفیت ۱۳۰ نفر به ۱۰۰ نفر و در هواپیماهای فوکر با ظرفیت ۱۰۰ به ۷۰ نفر کاهش یافته است. این موضوع فارغ از وعده ضدغفونی‌کردن هواپیما و دادن بسته‌های بهداشتی به مسافران است. در زمان اعلام این وعده البته که ستاد ملی مقابله با کرونا پروتکل‌های بهداشتی حمل‌ونقل هوایی را هنوز ابلاغ نکرده بود و شرکت‌های مختلف به‌عنوان یک‌گزینه این پروتکل‌ها را اجرامی‌کردند اما از اول آبان امسال این گزینه بار بار شد به‌صورت اجباری از سوی تمام شرکت‌های هوایی اجرا شود. در این روز محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: «همه ایرلاین‌ها باید پروتکل‌های بهداشتی را به اضافه جذب مسافر به اندازه ۶۰درصد ظرفیت کابین هواپیما رعایت کنند.» به این مفهوم که از ابتدای آبان تا امروز شرکت‌های هوایی که بیش از ۶۰درصد ظرفیت خود اقدام به فروش بلیت کرده‌اند، مرتکب تخلف شده‌اند. حالا اگر این تخلف صورت بگیرد چه اتفاقی می‌افتد؟ آن‌طور که سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری گفته شرکت متخلف اخطار می‌گیرد! اتفاقی که برای پرواز کرمان-تهران شرکت هواپیمایی ماهان افتاد. چند روز پیش محمدحسن ذبیحش، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در



info@jamejamdaily.ir

روابط عمومی: ۲۲۲۶۱۴۷

### #کرونا- انگلیسی

حق‌وردی از البرز:

مدام در اخبار از کروناای انگلیسی می‌گویند در حالی که این‌خبر فقط باعث افزایش ترس بیشتر مردم و ایجاد اضطراب در وجود آنها و بروز بیماری‌های ناشی از آن می‌شود؛ در حالی که راه مبارزه با هر نوعی از ویروس کرونا شبیه به هم است و مردم جز ماسک زدن و رعایت فاصله اجتماعی کار دیگری از دست‌شان برنمی‌آید. بهتر نیست به جای این حجم از اخبار منفی و استرس‌زا، برورود دوز بیشتر واکسن تمرکز کنیم تا زودتر این بیماری ریشه‌کن شود؟

### #ترافیک- دلاوران

فهیمی از تهران:

کباب‌فروشی معروف در خیابان ۱۹۶ غربی بلوار دلاوران تهران، باعث تجمع مردم و ایجاد ترافیک شدید در ساعت‌های اوج تردد می‌شود. درست است که نمی‌توانیم مخالف تردد و توقف اتومبیل مشتریان این مغازه باشیم اما به عنوان یکی از اهالی منطقه، حضور پلیس در این مکان می‌تواند کمی از بار ترافیکی این بلوار کم کند تا در ساعت‌های نزدیک به ممنوعیت تردد، این حجم از اعصاب‌خردی برای رانندگان این مسیر ایجاد نشود.

### #اجاره- خانه

ازهری از تهران:

قیمت‌های اجاره یک خانه ۶۰ تا ۷۰ متری در یکی از مناطق معمولی تهران، غیرقابل باور است و خانه‌ای با ودیعه کمتر از صد میلیون تومان پیدا نمی‌شود. مسوولان بفرمایند یک زوج جوان با این قیمت‌ها چطور می‌توانند یک خانه معمولی اجاره و زندگی مشترک‌شان را شروع کنند؟ اجاره یک خانه خیلی معمولی برای شروع زندگی، از بدیهی‌ترین خواسته‌های جوانان هر کشور است.

### #سرعت- اینترنت

فلاحی از تهران:

اینترنتی که از مخابرات می‌خریم سرعت خیلی‌کندی دارد و در عین حال قیمتش هم بسیار بالا است. این مسأله باعث شده است که فرزند من در کلاس‌های درس آنلاین به مشکل بربخورد و از درس‌ها عقب بماند. از طرف دیگر، سایر شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات اینترنت هم جای خالی برای منطقه سکونت ما ندارند. در شرایطی که امروز معمولی‌ترین فعالیت‌های زندگی یک خانواده وابسته به اینترنت است، چنین معضلاتی طبیعی است؟ بهتر نیست پیش از روی آوردن به نوعی از تکنولوژی، زیرساخت‌های آن اصلاح شود؟