کسب و کار

گرفتاری بین دو مسیر متضاد ساده‌سازی

شـرکت آمازون، در ۲۵ سال فعالیت خود توانسته همزمان از استراتژی‌های سادهسـازی قیمت و استراتژی ساده محصول/ خدمت استفاده کند. به عبارت دیگر، هم محصولات را ارزان‌تر از دیگر رقبا به‌دست مشـتریان می‌رساند و هم خرید را برای مشـتریان لذت‌بخش کرده است. اما آیا شرکت‌های دیگر هم می‌توانند همزمان از هر دو استراتژی سادهسازی استفاده کنند؟ در شـرایط عادی بازارها، «نه». «شـرایط عادی بازار» را باید زمانی دانست که تغییرات فناوری چندان زیاد نیستند و تمام رقبا دسترسی تسـبتا برابری به فناوری‌های بنیادین تولید و بازاریابی دارند. همزمان فناوری‌های جدیدتر هم به خوبی بین فعالان بازار توزیع شـده اسـت. علاوه بر آن، در شرایط عادی بـازار، خبری از پدیده‌های غیربازاری قدرتمندی مانند قوانین و مقررات دولتی شدید نیست. اهمیت این موضوع را در ادامه توضیح خواهیم داد اما در ابتدا واضح است که در شرایط عادی بازار تفاوت‌های بنیادینی بین مدل‌های کسب‌وکار سادهسازی قیمـت و سادهسـازی محصول/ خدمـت وجـود دارد. ابتدا سادهسازی قیمت را بررسی می‌کنیم. همان‌طور که می‌دانیم، سادهسازی قیمت یک هدف اصلی و غالب دارد: رهبری قاطع هزینه و قیمت. یک شـرکت سادهساز قیمت می‌تواند قیمت محصولات خود را دست‌کم تا نصف قیمت محصولات مشابه رقبا کاهش دهد. همین یک هدف، تمام شیوه‌های فعالیت و رویه‌های عملیاتی شرکت را تعیین می‌کند و شاهد تمهیداتی سختگیرانه و صرفه‌جویانه در ابعاد مختلف کار خواهیم بود. در بازار هیچ بخش‌بندی مشاهده نمی‌شود و با بزرگ‌ترین بازار انبوه ممکن مواجه هستیم. هیچ‌کدام از ویژگی‌های محصول، اهمیتی بیـش از قیمت و هزینه ندارند و تمام ویژگی‌های غیرضروری و گرانقیمت آن حذف می‌شوند. برای افزایش حجم فعالیت (و در نتیجه کاهش بیش از پیش هزینه‌ها) هیچ راه جایگزینی به جز این راهکار وجود ندارد. به‌عنوان مثال، شرکت‌های هواپیمایی اقتصادی بریتانیا و ایرلند، دقیقا از همان فناوری‌ها و روش‌های عملیاتی شـرکت‌های هواپیمایی اقتصادی آمریکا اسـتفاده می‌کنند. دستیابی به قیمت‌های لازم در این مدل کسب‌وکار، نیازمند حجم بالای فعالیت اسـت و ایـن موضوع بر طراحی کسـب‌وکار و سیستم‌های تولیدی اثر می‌گذارد. نیاز به حجم بالای تولید به ارتباطی یکپارچه و غیرقابل انعطاف بین سیستم تولید و زنجیره تامین می‌انجامد؛ به هر حال افزایش روزافزون حجم تولید و صرفه‌جویی‌های اقتصادی ناشـی از آن، نیازمند بهره‌وری بالا و هماهنگی‌های کامل بین کل حلقه‌های زنجیره تامین است. در غیر این‌صورت، کمبود یکی از ملزومات، مانند یک قطعه یا یک پیچ، باعث می‌شود که میزان کل تولید کاهش یافته و هزینه‌ها از هدف اولیه بالاتر بروند. در این مدل کسب‌وکار، همچنین سرمایه‌گذاری‌های سنگینی روی ماشین‌آلات انجام می‌شود تا بتوان تولید را خودکار کرد و از تعداد نیروی انسانی مورد نیاز کاست. این دارایی‌های جدید، عمری طولانی دارند و بازگشت سرمایه‌شان سال‌ها طول می‌کشد؛ بنابراین نیاز است تا شرکت در دوره‌ای طولانی‌تر به رویه‌های دقیق و سختگیرانه خود ادامه دهد و به‌منظور رسیدن به بالاترین سطح بهره‌وری و تولید، هرگونه انعطاف‌پذیری و خطا را به حداقل برساند.
اما سادهسازی محصول/ یا خدمت بسیار متفاوت است. در این مدل کسب‌وکار، شرکت‌ها باید محصولات و خدماتی متمایز و عالی به بازار عرضه کنند که اسـتفاده از آنها برای مشتریان لذت‌بخش است. در این حالت، شرکت باید به متغیرهای فراوانی واکنش نشان دهد و تمرکزش فقط بر قیمت نیست. در اینجا، شرکت سادهساز، یکی از چند بخش بزرگ بازار یا مجموعه‌ای از بخش‌های بازار را برای ارائه محصول خود انتخاب می‌کند و محصول به‌منظور جذاب شـدن برای بازار هدف انتخاب شده، ارتقا می‌یابد. این ارتقا از نظر کاربردی بودن، سهولت استفاده، جذابیت ظاهری یا همه موارد خواهد بود. رقبا نیز ممکن است در تلاش برای کسب سهم از بازار یا پیش‌دستی در جذب مشتریان، مجموعه متفاوتی از ویژگی‌ها را در محصول خود ایجاد کنند. نتیجه آن، رقابت شدیدتر و بهبود مستمر محصولات/ خدمات موجود در بازار خواهد بود. به‌عنوان مثال، شرکت اپل با معرفی آی‌فون، بازار گوشی‌های ویژه را ایجاد کرد؛ سپس سامسونگ از ایده اولیه آن تقلید کرد اما آن را با صفحه نمایش‌های بزرگ‌تری راهی بازار کرد. اپل نیز در واکنش به این اقدام، صفحه‌نمایش‌های بزرگ‌تر خود را طراحی کرد. نتیجه این رقابت‌ها، آن شد که طیف گوشی‌های آی‌فون گسترش یافت و به‌عنوان یک «خانواده» از محصولات، هدف حفاظت از قلمرو از تمایزهای رقابتی را دنبال کردند. پاسـخ به تمایزهای رقابتی رقبا به معنای آن است که شرکت سادهساز محصول باید انعطاف‌پذیری تولید را حفظ کند و خود را محدود به قیمت نکند. خوشبختانه در این استراتژی، شرکت سادهساز به‌دلیل قیمت نسبتا بالای محصولات (که ناشی از متمایز و مرغوب بودن آنها است) و حاشیه سود قابل اتکای خود می‌تواند هزینه بهبود مستمر در محصولات، انعطاف‌پذیری و واکنش‌گرایی در سیستم تولید را بپردازد. در بسیاری از موارد نیز، تولید به شرکت‌های دیگر برون‌سپاری می‌شود تا حداکثر انعطاف‌پذیری حفظ شـود. در سیستم‌های تولیدی سادهساز محصول از سادهسازی سیستم تولید، سختگیری و صرفه‌جویی شدید، یکپارچه‌سازی و طراحی برای حداکثر تولید خبری نیست. چنین اقداماتی نامناسب، بسیار خطرناک و بسیار محدودکننده از نظر محصول نهایی است و شرکت سادهساز را نسبت به رقابت، آسیب‌پذیر می‌کند. شرکت سادهساز محصول باید تمرکز خود را روی برخـورداری از سـاده‌ترین و جذاب‌ترین محصول بازار حفظ کند، نه ایجاد یک سیستم کسب‌وکار با کمترین هزینه. به این دلیل است که در شرایط عادی بازار، دو استراتژی نامبرده را نمی‌توان به‌طور همزمان پیاده کرد. اما اگر فرض اولیه مبتی بر ثابت بودن فناوری و دسترسی همه شرکت‌ها به آن وجود نداشته باشد، چه؟ فرض کنید که شما مخترع چرخ هستید. شـما به اداره ثبت اختراعات می‌روید و حق قانونی استفاده از اختراع خود را به مدتی طولانی ثبت می‌کنید. این اقدام، شما را در موقعیتی جذاب قرار می‌دهد. دسترسی نابرابر به این فناوری فوق‌العاده باعث می‌شود بتوانید طیف گسترده‌ای از محصولات را تولید کنید که بسیار بهتر از محصولات با فناوری‌های قدیمی‌تر هستند و در عین حال، بسیار ارزان‌تر هم تمام می‌شوند. اختراع تحول‌آفرین شما و امکان استفاده انحصاری از آن باعث می‌شود که بتوانید به‌طور همزمان سادهساز محصول و سادهساز قیمت شوید.
با این حال، حتی این وضعیت هم موقتی اسـت. در نهایت هر فناوری به‌دست همگان می‌رسد و شما مجبور هستید در برهه‌ای از زمان، بین یکی از دو استراتژی انتخاب کنید. اگر چنین نکنید، رقیبی پیدا خواهد شـد که یا از نظر قیمت یا از نظر سادگی و لذت‌بخشی محصول از شما پیشی خواهد گرفت و شما بین دو مسیر متضاد گرفتار می‌شوید.

ریچارد کخ و گریگ لاک‌وود
مترجم: مهدی نیکوئی

رسولی عنوان کرد:

تهیه و تدوین سند توسعه محلات به کمک دفاتر تسهیلگری

رئیس کمیسـیون شهرسـازی، معماری و بافت های فرسوده شـورای اسلامی شهر کرج گفت: سند توسعه محلات به همت شورای اسلامی شهر و مدیریت شهری و با کمک دفاتر تسـهیلگری در راستای شرح خدمات مصوب و منطبق بر شرایط فرهنگی، اجتماعی و کالبدی محلات انجام می‌شود.

به گزارش پیام آشـنا، احد رسـولی در نشست با نمایندگان دفاتر خدمات توسعه و بهسازی محلات کرج، تعیین تکلیف املاک قولنامه ای را از مهمترین مطالبات مردم عنوان کرد و گفت: زمین های قولنامه ای در بافت های فرسوده معضلی اسـت که نیاز به تعیین تکلیف دارد. ضرورت دارد در راستای خدمت به مردم وضعیت زمین‌های قولنامه‌ای هر چه سریعتر مشخص شوند.
وی تصریح کرد: این لازم اسـت کارگروهی متشـکل از شـهرداری و شـورای اسلامی شـهر، نماینده‌ای از دادگستری و سازمان ثبت اسناد تشکیل شود و املاک اوقافی و یا قولنامه‌ای تعیین تکلیف شوند.
خزانه دار شورای اسلامی شـهر کرج افزود: در صورت همکاری دستگاه‌های اجرایی زمین‌ها و املاک قولنامه‌ای در شهرستان کرج قدم به قدم تعیین تکلیف خواهند شد.
رئیس کمیسـیون شهرسـازی، معماری و بافت های فرسوده شورای اسلامی شهر کرج، تعیین تکلیف املاک و زمین‌های قولنامه ای را مهمترین مطالبات شهروندان عنوان کرد و گفت: تعیین تکلیف این املاک خدمتی در جهت عدالت به مردم به ویژه اقشار آسیب پذیر جامعه است.
رسولی یادآور شد: در طرح بازآفرینی شهری باید محله محوری در اولویت قرار گیرد و طرح با توجه به ظرفیت ها و فرهنگ و اداب و رسوم همان منطقه اجرایی شود.
گفتنی است در این نشست نمایندگان دفاتر تسهیلگری هر کدام گزارشی از ارزیابی و بررسی موانع و چالش ها از زمان تاسیس دفاتر تاکنون و تاثیر کرونا بر روند اقدامات و فعالیت های دفاتر ارائه کردند.

فکورزاده تاکید کرد:

بهسازی سیمای شهر با حذف زوائد بصری

به منظور صیانت از حقوق شهروندی و حذف نازیبایی هـای بصری، طرح جمع آوری تابلوهای غیر مجاز در منطقه ۶ اجرا شد.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا فکورزاده با بیان اینکه تلطیف سیمای شهر به افزایش نشاط اجتماعی و ایجاد بهداشت روانی کمک می کند، گفت: به همین منظور طرح ساماندهی سیمای بصری و و جمع‌آوری تبلیغات محیطی غیرمجاز در دستور کار قرار گرفته است.
وی افزود: عملیات اجرایی این طرح شامل جمع آوری تابلوهای مستهلک و خطرساز در معابر و پیاده روها، تابلوهای تماما، قابهای خالی، بنر و پلاکارد و تابلوهای هشـتی و پایه چراغ ها و ... که زمینه ساز بروز خطر برای شـهروندان و آسیب به سیمای شهری هستند انجام گرفت.

از صبح شنبه؛

استفاده از ماسک در اتوبوس و مترو سختگیرانه‌تر شد

معاون شهردار تهران با تاکید بر اجباری شدن استفاده از ماسک در ناوگان عمومی پایتخت، گفت: از صبح شنبه سختگیری بیشتری در ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت صورت گرفت.

به گزارش پیام آشـنا، سـید مناف هاشمی، با تاکید بر مصوبه دولت مبنی بر اجباری شدن ماسک در مترو و اتوبوس، افزود: دولت و وزارت بهداشت این دغدغه را دارند که فاصله اجتماعی در اسـتفاده مـردم از مترو و اتوبوس رعایت شـود از این رو هم اکنون در ۱۲۷ ایسـتگاه مترو و پایانه‌های اتوبوسرانی ماسک به قیمت مناسب عرضه می‌شـود و حتی امکان عرضه ماسـک در پایانه‌های تاکسـیرانی شهر هم فراهم شده است.
وی با اشـاره به تصمیمـات جدید در شهرداری برای الزام استفاده از ماسک در ناوگان حمل و نقل عمومی، تصریح کرد: از شـنبه ۱۰ خرداد ۹۹ سختگیری‌های بیشتری توسط نیروی انتظامی، پلیس

مترو و یگان حفاظت شـهرداری تهران برای استفاده شهروندان از ماسک در مترو و اتوبوس انجام شد.
معاون شهردار تهران با تاکید بر اینکه از ورود افراد بدون استفاده از ماسک در تمامی ایسـتگاه‌های مترو، اتوبوسرانی ممانعت می‌شود، گفت: از مردم هم می‌خواهیم که برای حفظ سلامتی خودشان فاصله‌های اجتماعی را رعایت کنند و همکاری لازم را نیز در استفاده از ماسک در ناوگان عمومی شهر داشته باشند.

خلأ قانونی برای جلوگیری از رهاشدن پروژه‌های ساختمانی

معاون شهرسـازی و معماری شهرداری تهران در مورد ساختمان‌های نیمه‌کاره و رهاشده در تهران توضیحاتی را ارائه کرد

به گزارش پیام آشنا، عبدالرضا گلپایگانی در مورد وضعیت ساختمان‌های نیمه‌کاره و رها شده در شهر با بیان اینکه این مسـاله به یک چالش در تهران تبدیل شده اسـت، گفت: با اینکه ساختمان‌های نیمه‌کاره، از نظر ایمنی شـهر را دچار مشکلاتی می‌کند؛ اما متاسفانه قوانین و مقررات موجود اجازه مداخله کارآمد به شهرداری را نمی‌دهد.
وی با تاکید بر اینکه شرایط مالی سال‌های گذشته سبب شده تا سـازندگان علاقه‌ای به اتمام برخی ساختمان‌های خود نداشته باشند، افزود: در سال ۹۱، میزان صدور پروانه به شدت افزایش یافت به گونه‌ای که سـه برابر سال‌های قبل از آن، در شهر تهران پروانه صادر شد، پروانه‌هایی که متناسب با نیاز بازار ساخت وساز در تهران نبود و در پی آن شاهد افزایش عملیات ساختمانی در شهر تهران بودیم.
گلپایگانی ادامه داد: بعد از مدتی سـرمایه‌گذاران متوجه شـدند کـه تـداوم ساختمان‌سـازی و سـرمایه‌گذاری در برخی از املاک و کاربری‌ها، در مقایسـه با دیگر بازارها سودآور نیست و از ادامه و تکمیل سـاخت به‌خصوص املاک بزرگ مقیاس، منصرف شدند یا به دلیل چالش‌های حقوقی بین مالکان و سـازندگان یا میان مالکان با هم و طرح دعوی حقوقی فرآیند ساخت متوقف شده است، در این شرایط نه‌تنها این سازه‌های نیمه‌کاره رها شده اند؛ بلکه گودهایشان نیز به مرحله خطرناکی رسیده است.
معاون شهرسازی شـهرداری تهران با بیان اینکه برخی سـرمایه‌گذاران برای کسب سود حداکثری وارد بازار ساخت و ساز می‌شوند؛ اما به دلیل شرایط اقتصـادی بعد از مدتی که گردش مالی و تقاضای بازار با پیش‌بینی آنها تطابق ندارد، امکان فروش مورد انتظار برآورده نمی‌شود و تامین سرمایه با خدشه مواجه می‌شـود و کار را با سرعت پیش نمی‌برند، گفت: وضعیت موجود نشان می‌دهد باید ضوابط و مقررات بازدارنده یا تشـویق‌کننده برای مالکان در نظر گرفت تا آنها نسبت به تکمیل ساختمان‌شان بر اساس یک برنامه زمان‌بندی اقدام کنند.
گلپایگانـی اظهار کرد: مـاده قانونی برای کاهش عوارض طولانی شـدن سـاخت وجود دارد که به اندازه کافی بازدارنده نیست و نیاز به بازنگری دارد و سال گذشـته پیش‌نویس ماده واحده‌ای در این خصوص به شورای عالی استان‌ها ارائه شد تا از طریق مجلس این گره گشـوده شود که هنوز به نتیجه نرسیده‌است.
وی تاکیـد کرد: معتقدیم با توجـه به خطرات و عوارضی که ساختمان‌های نیمه‌کاره و رها شده برای شهر دارند؛ لازم است تمهیداتی اندیشیده شود تا مدت زمان مشخصی برای پروانه و ساخت ساختمان موجود باشد و امکان برخورد قانونی با مالکانی که اقدام به رها کردن پروژه‌های سـاختمانی شـان می‌کنند، فراهم شود.

حذف دستفروشان از ساماندهی پیاده‌راه‌ها

رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شـورای شـهر تهران با انتقاد از نحوه تدوین لایحه «بهره‌برداری از پیاده‌راه‌ها» بر ضرورت تعیین تکلیف نحوه استفاده از عرصه‌های عمومی شـهر و پیاده‌راه‌ها توسـط تمـام ذی‌نفعـان از جملـه دستفروشان و مشاغل بی‌کانون و سیار و توجه به حقوق عمومی شهر تاکید کرد.

به گزارش پیام آشنا، محمد سالاری گفت: ذی‌نفعان عرصه‌ای به گستردگی پیاده‌راه‌ها و عرصه‌های عمومی که در این لایحه قرار است برای آن تصمیم‌گیری شود، تمام شهروندان تهرانی هستند اما متاسـفانه به‌رغم اینکه هدف شهرداری از ارائه لایحه، ایجاد نشـاط و سرزندگی در سطح شـهر اعلام شده است، اتخاذ نگاه تقلیل‌گرایانه در نحوه نگارش آن و نداشتن پیوست مطالعاتی قابل‌اعتنا به نوعی پیاده‌روفروشی را در اذهان تداعی می‌کند و همین مسـاله موجب شـده مدیریت شهری دوره پنجم به‌رغم اتخاذ رویکردهای بسـیار مبنایی و مثبت در توسعه قلمروهای عمومی و هویت‌بخشی به فضاهای عمومی شهر، متحمل هزینه قابل‌توجهی در اذهان عمومی و جامعه مدنی شود.
وی ادامه داد: از گذشته تاکنون ما شاهد درگیری اصناف با دستفروشان و عابران پیاده بوده و هسـتیم، اجـاره یا فروش موقـت پیاده‌راه‌ها به‌صـورت قراردادی آن هم بدون توجه به سـایر معیارها و شاخص‌ها در راسـتای ارتقای کیفیت فضایی شهری و نیز عدم تعیین تکلیف مصوبه شـورا در خصوص سـاماندهی مشاغل سیار و بی‌کانون شهر تهران این درگیری‌ها را عمیق‌تر خواهد کرد و منجر به بروز آسـیب‌های اجتماعی جدی در شهر می‌شود.
این عضو شورای شـهر تهران با انتقاد از بی‌توجهـی لایحه «بهره‌بـرداری از پیاده‌راه‌هـا» به همه ذی‌نفعان شـهر و حقوق عمومی آنهـا اظهار کرد: چهره شـهر و هرگونه اقدامی در پیاده‌راه‌ها و عرصه‌های عمومـی باید موجب ارتقای کیفیت فضایی در شهر شود و ما در این راستا سرفصل‌های مهمی از جمله ایجاد پلازاهای شهری، ساماندهی معابر، اجرای خیابان کامل، ساماندهی مشاغل سیار و بی‌کانون و... را در برنامه پنج ساله سوم شهر تهران به تصویب رسـانده‌ایم، اما در لایحه جدید به ایـن موارد توجهی نشـده اسـت و برنده تام و تمام در این لایحه تعداد محدودی از کسبه به‌عنوان دهک‌های اول و برخوردار جامعه هستند و به سـایر ذی‌نفعان هیچ‌گونه توجهی نشده است.
وی افزود: جای تعجـب دارد که عنان چنین تصمیم‌گیری مهمـی بر عهده شـرکت ساماندهی مشـاغل و شرکت شهربان و حریم‌بان گذاشته شده است، درحالی که اساسا وظیفه شرکت شهربان جلوگیـری از تخلفات سـاختمانی و جمع‌آوری بساط گستری مثلا غیرمجاز و صرفا برای اجرای تصمیماتی اسـت که از سـوی شـهرداری به آنها واگذار می‌شود و به هیچ عنوان کار تحقیقاتی و تصمیم‌سازی در آن صورت نمی‌گیرد و ماموریت شـرکت ساماندهی مشاغل نیز اجرای ماده ۵۵ قانون شـهرداری‌ها و پلمپ و جلوگیری از فعالیت مشـاغل نامتجانـس و مزاحم از فضای شـهری اسـت لذا محـور قرار گرفتـن این دو شرکت برای تصمیم‌گیری در خصوص عرصه‌های عمومی و پیاده‌راه‌های شهر که نمای اصلی شهر و بستر اصلی حضور جامعه شهری و کنش‌های انسان‌محوری هسـتند، جای تعجب دارد و همین امر موید نگاه صرفا سـلبی و سخت‌افزاری و عدم توجه به ابعاد پیچیده نرم‌افزاری موضوع است.

رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شـهر تهران با اشـاره به سایر ایرادهای این لایحـه گفت: عدم توجه به پیوستگی این لایحه با سایر مصوبات شـورای شـهر اشـکال دیگری است، به‌عنـوان مثال در مصوبه سـاماندهی مشاغل سیار و بی‌کانون، شهرداری مکلف به تعیین یکسری شاخص‌ها و معیارها بـرای مکان‌یابی و تهیه دسـتورالعمل برای مشاغل سیار شده است و در لایحه سـاماندهی پیاده‌راه‌ها آمده اسـت که مکان‌ها و عرصه‌هایی به‌صورت شورایی و سلیقه‌ای انتخاب شود که ممکن است این مکان‌هـا با هم تداخل پیدا کنند یا عدم پیوسـتگی به موضوع روز بازارها، پارک بازارها، شـب بازارها و به‌خصوص زیست شـبانه که یکی از رویکردهای اصلی شورای پنجم اسـت و در احکام برنامه سـوم نیـز قید شـده و اکنون شـهرداری را مکلف کردیـم لایحه‌ای را برای زیسـت شبانه به‌صورت پایلوت ارائـه دهد یا موضـوع TOD و خیابان کامل جزو مواردی هستند که در لایحه ساماندهی پیاده‌راه مورد بی‌توجهی قرار گرفته‌اند.

گردشگری

٤ سبک کشورها در «ایست» به توریست

همه‌گیری ویروس کرونا در سراسـر جهـان منجر به ایجاد محدودیت سـفر در تمامی کشورهای جهان شد، به‌طوری که ۷۲ درصد از کشـورها، مرزهای ملی خود را به‌طور کامل روی جهانگردان بین‌المللی بسته‌اند. با ایجاد وضعیت اضطراری در سراسـر جهان، دولت‌ها به‌منظور کنترل و مهار ویروس کرونا سازوکارهای گسـترده‌ای برای ورود و خروج مسافران در نظر گرفته‌اند که منجر به محدودیت فعالیت سیستم‌های حمل‌ونقل و ایجـاد چارچوب‌هایی برای لغو و محدودیت تجمعات افراد و سفرهای غیرضروری شده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، پاندمی کرونا در سراسر جهان بیشترین آسیب را به بازار گردشگری جهان و اقتصاد این بخش رسـانده است و منجر به ایجاد محدودیت ورود مسافران در تمامی مقاصد گردشگری جهان شده است و اشـتغال و فعالیت این بازار را به شدت تحت‌الشعاع قرار داده اسـت. دولت‌ها طی ۳ ماه اخیر برای دسـتیابی به امنیت و سلامت شهروندان خود و مهار کووید-۱۹ و بازیابی مجدد بازار گردشگری به ۴ شکل مختلف اقدام به ایجاد محدودیت ورود گردشگران کرده‌اند.
بنابر بررسی‌های سازمان جهانی گردشگری، از میان ۲۱۷ مقصد گردشگری در جهان، حدود ۷۲ درصد از کشورها معادل ۱۵۶ کشور از تاریخ ۲۷ آوریل ۲۰۲۰، گردشگری بین‌المللی را متوقف کرده‌اند. حدود ۲۵ درصد از کل مقاصد سفر توریستی در سراسر جهان یعنی بیش از ۵۰ کشور محدودیت‌های مسافرتی خود را حداقل برای یک دوره سـه ماهه برقرار کرده‌اند و همچنین ۴۰ درصد از مقاصد گردشـگری یعنی حدود ۸۰ مقصد یک دوره دو ماهه را برای محدودیت‌های سفر ایجاد کرده‌اند. این آمار نشانگر این است که اگرچه برخی از مناطق شروع به بازکردن مرزهای ملی و برداشتن اقدامات قرنطینه‌ای کرده‌اند اما هیچ مقصدی تاکنون محدودیت‌های مسافرتی را برنداشته یا کاهش نداده است.
محدودیت‌های مربوط به سـفر به چهار شکل بستن مرزها، تعلیق پروازها، ممنوعیت برای مبادی خاص و اقدامات مختلف دیگر همچون قرنطینه چند روزه در مقصد در بین ۲۱۷ مقصد طبقه‌بندی شده اسـت. حدود ۱۶۶ مقصد که ۷۶ درصد کل مقاصد را در برمی‌گیرد مرزهـای ملی خود را به‌طور کامل یا جزئی بسـته‌اند که در بین این ۱۶۶ کشور، ۹۴ درصد مقاصد از بین ۱۵۶ کشور کلیه مرزهای هوایی، زمینی و دریایی را برای توریست‌های خارجی بسته‌اند البته معافیت‌هایی برای اتباع، ساکنان، دیپلمات‌ها و مسافران برای سفرهای ضروری در نظر گرفته‌اند. ۶ درصد باقی‌مانده مرزها را تا حدودی بسته‌اند که منجر به کاهش قابل توجه دسترسی به نقاط ورودی مقاصد گردشگری شده است. صرف‌نظر از این ۷۶ درصد مقصد گردشگری، حدود ۲۶ مقصد یعنی ۱۲ درصد از کشورها پروازهای بین‌المللی خود را به‌طور کامل یا جزئی به حالت تعلیق درآورده‌اند و ۴ درصد از مقاصد از ۹ کشور ممنوعیت ورود مسـافران از کشورهای مبادی خاص در نظر گرفته‌اند. همچنین حدود ۱۶ مقصد باقی‌مانده که ۸ درصد از کل مقاصد را دربرمی‌گیرد اقدامات مختلف دیگری همچون قرنطینه به‌مدت ۱۴ روز، محدودیت‌ها و تعلیق ویزا یا درخواست مجوز پزشکی در بدو ورود را اعمال کرده‌اند.
باتوجه به محدودیت‌های مشترکی که در تمام مناطق جهان ایجاد شده است، محدودیت‌های سفر در مناطق مختلف مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است که براساس آن، حدود ۹۳ درصد از مقاصد اروپایی همچون فرانسه، هلند، انگلیس، ایتالیا، ترکیه و... به‌طور کامل مرزهای خود را برای توریست‌های بین‌المللی بسته‌اند. این رقم در آمریکا و کشورهایی نظیر برزیل، کانادا و مکزیک ۸۲ درصد، در آسیا و اقیانوسیه مقاصدی همچون چین، استرالیا، هند و تایلند ۷۰ درصد، در خاورمیانه مقاصدی مانند لبنان، اردن، عربستان، امارات و حتی یمن ۷۷ درصد و در آفریقا ۶۰ درصد بوده است. بیشترین میزان تعلیق پروازها در آفریقا صورت گرفته که حدود ۳۲ درصد از تعلیق پروازها به این منطقه تعلق دارد. پس از آن آسیا، اقیانوسیه و خاورمیانه با ۹ و ۸ درصد تعلیق پرواز را برای محدودیت‌های سفر خود در نظر گرفته‌اند. افغانستان به‌عنوان ناامن‌ترین کشور جهان که کمترین میزان گردشگر در جهان به این کشور تعلق دارد با شیوع کرونا تمامی پروازها به خارج از مرزهای خود را به حالت تعلیق درآورد. این رقم برای آمریکا و اروپا به ترتیب ۶ و ۲ درصد بوده است.
اروپا هیچ محدودیت سفری برای مبدا خاص اتخاذ نکرده است و این در حالی است که آسیا و اقیانوسیه ۹ درصد، خاورمیانه ۸ درصد، آمریکا ۶ درصد و آفریقا ۲ درصد از این شکل محدودیتی استفاده کرده‌اند. کشورهایی همچون ژاپن و آمریکا از این شیوه محدودیتی برای کشورهای خود استفاده کرده‌اند. ماکائو نیز یک شیوه خاص در اعمال محدودیت‌های خود در داخل کشور اتخاذ کرده است که براساس آن مسافرانی که ۱۴ روز در یک مقصد قرنطینه بوده‌اند حق ورود به مقصد دیگر را ندارند.
همچنین آسـیا و اقیانوسـیه با ۱۲ درصد بیشترین منطقه استفاده‌کننده از اقداماتی نظیر تعلیق ویزا، درخواست گواهی پزشکی و قرنطینه هنگام ورود بوده است و مناطق دیگر تنها ۵ تا ۷ درصد از این اقدام‌ها استفاده کرده‌اند. کشورهای در حال توسـعه همچون ایران، بحرین، بنگلادش و کره‌شمالی اقدام به تعلیق و محدودیت ویزاهای مسـافران بین‌المللی کرده‌اند و انگلیـس و ایرلند نیز از روش قرنطینـه ۱۴ روزه به اعمال محدودیت مسافران خارجی پرداختند. محدودیت‌های مسافرتی بر گردشـگران بین‌المللی در آغاز بحران به دو شکل صورت گرفت؛ در شکل اول ایجاد محدودیت سفر برای مقاصد خاص و دیگری محدودیت در ارائه ویزا بوده اسـت. با گذشت زمان اقدامات دیگری همچون درخواست گواهی پزشکی هنگام ورود در مقصد یا اعمال قرنطینه به محدودیت‌ها اضافه شـد و پس از اعلام پاندمی ویروس کرونا در سراسر جهان توسط سازمان بهداشت جهانی، بسته شدن کامل مرزها و تعلیق پروازها توسط دولت‌ها به شکل‌های مختلف افزوده شد. در حال حاضر دو شکل اخیر محدودیت، مورد اسـتفاده ۸۸ درصد مقاصد جهان قرار گرفته‌است.
محدودیت‌های اعمال شده روی مسـافرت بین‌المللی از ۳۰ ژانویه پس از اعلام شرایط اضطراری سازمان بهداشت جهانی در ۱۱ مقصد برقرار شده است که در ابتدا محدودیت‌ها تنها برای مسافرانی که از چین وارد می‌شدند اتخاذ شده بود. یک هفته پـس از آن در ۷ فوریه این تعداد به ۵۲ مقصد افزایش یافت. در ۱۱ مارس با اعلام همه‌گیری ویروس کرونا محدودیت‌های مسافرتی به ۸۵ مقصد تسری یافت و پس از گسترش چشمگیر این ویروس در اروپا بین ۹ تا ۱۶ مارس این رقم به ۱۱۹ مقصد رسید. دو هفته پس از آن به ۱۸۱ مقصد جهش یافت و سرانجام تـا تاریـخ ۲۰ آوریل ۱۰۰ درصد مقاصد گردشـگری جهان محدودیت‌های مسافرتی خاصی را اتخاذ کردند.