کسب و کار

اثر ماندگار چالش‌های ۲۰۲۰ بر رهبری سازمانی

یکی، دو ماهی تا پایان سال ۲۰۲۰ مانده و با توجه به آنچه تاکنون در این سال رخ داده، هنوز زمان برای یک رویداد تکان‌دهنده دیگر داریم. دو اتفاقی که تا قبل از این دنیا را به هم‌ریخت؛ یکی پاندمی جهانی کووید-۱۹ بوده و دیگری مرگ جورج فلوید که آگاهی‌ها را در مورد وجود بی‌عدالتی نژادی سیستمی افزایش داد و به تظاهراتی در سراسر دنیا منجر شد و باعث شد صدها شرکت وعده و تعهد به ایجاد تغییر بدهند.

این رویدادها اساسا روش فعالیت و رهبری مدیران ارشد را تغییر می‌دهند. شرایط باعث شده مدیران برای اینکه از عبارتی مثل «می‌دانم» و «مطمئن نیستم» استفاده کنند، احساس راحت‌تر و امن‌تری داشته باشند. اما در ضمن، نیاز به گوش دادن بیشتر و تفکر منعطف‌تر در بین آنها بیشتر شده است.

آن دسته از رهبران سازمانی که معتقدند همه پاسخ‌های ضروری برای هدایت کردن تحولات و اختلالات زیرساختی ایجاد شده بواسطه پاندمی را می‌دانند، خیلی سریع اعتبار خود را نزد تیم‌شان از دست می‌دهند. تئوح کاپیلاشرلی، مدیر منابع انسانی بانک استاندارد چارترد، می‌گوید: «دوران مدیران قلدر قطعا به پایان رسیده است. مدیرانی که از نظر من به بهترین شکل با این بحران مواجه شده‌اند، یک حدی از آسیب‌پذیری را در خود دارند این آسیب‌پذیری مدت‌ها در دنیای شرکتی یک ویژگی نامطلوب تلقی می‌شد.»

همچنین رهبران سازمانی همه پاسخ‌های لازم را در رابطه با تنوع‌پذیری و شمول در آستین ندارند. کشته شدن جورج فلوید، خیلی از شرکت‌ها را بر آن داشت که مکالمات ساختاریافته‌ای ترتیب دهند تا صدای همکاران سیاه‌پوست خود را در مورد تجربیات تبعیض‌آمیزی که داشته‌اند بشنوند؛ اقدامی که قبلا به ندرت انجام می‌شد. دوره‌های آموزشی در مورد سوگیری‌های ناخودآگاه، از سطح کلاس‌های شرکتی به اتاق‌های گفتگوی کشیده شده است. این مکالمه‌ها می‌توانند ناخوشایند باشند. رهبران سازمان اغلب مطمئن نیستند که چگونه آنها را شروع کنند. اولین قدم این است که از همکاران مورد تعبیض قرار گرفته بخواهیم داستان‌ها و تجربیات خود را به اشتراک بگذارند.

مهارت‌ها و عادت‌های ذهنی که رهبران سازمانی باید توسعه دهند تا بتوانند هدایتگری بهتر و احساس راحتی بیشتری در دنیای امروز داشته باشند، کدامند؟ رهبران سازمانی باستعداد درون شرکت‌ها در مورد اهمیت رو به رشد چابکی صحبت کرده‌اند. کارشناسان دیگر هم می‌گویند که استقبال از ابهام حالا بهترین کار است. کاپیلاشرلی می‌گوید: «ما همه پاسخ‌ها را در جیب‌مان نداریم، اما چگونه در دل این ابهام پیش می‌رویم؟ اینها دستورالعمل‌هایی نیستند که در کتاب‌های درسی پیدا کنیم؛ بلکه چالش‌هایی واقعی هستند که هر روز اتفاق می‌افتند.»

اسال در مورد عبارتی که حدود یک دهه پیش هنگام مصاحبه با گرگوری مقی، مدیر عامل شرکت «لایبرتی مدیا» (Liberty Media) واقع در کلرادو شنیده بودم، زیاد فکر می‌کنم. در آن مکالمه از او پرسیده بودم از جان مالون، رئیس هیات‌مدیره شرکت و کارگزار میلیاردری که صنعت تلویزیون کابلی را متحول کرده بود؛ چه چیزهایی یاد گرفته است. او در پاسخ در مورد مالون گفت: «جان به طرز شگفت‌آوری خلاق است. یکی از همکارانم می‌گوید او ذهن بدون اصطکاک دارد، چون گاهی ناگهان مسیرش را عوض می‌کند. او همیشه در حال تفکر دوباره و دوباره است. توانایی نگاه کردن به یک مشکل به شیوه‌ای جدید، به این معنی نیست که به چوب درست رسیده‌اید، بلکه با تغییر کامل یک مساله، چیزهای جدید یاد می‌گیرید. جان در نگاه کردن به مسائل از یک زاویه دید کاملا متفاوت بسیار خوب عمل می‌کند و هنگام فکر کردن به اینکه چه چیز دیگری می‌تواند جای آن موضوع باشد، بسیار خلاق است.»

داشتن یک ذهن بدون اصطکاک، به این معنی نیست که نباید هیچ عقیده و نظری داشته باشید؛ حتی ایده‌هایی قوی که معتقدید بر شالوده محکم حقیقت و ایده‌های منطقی بنا شده‌اند. از نظر من، داشتن چنین ذهنی یعنی تمایل دارید به سرعت و به سادگی، بگذارید عقایدتان پرواز کند، چشم‌اندازهای دیگری داشته باشید و اعتبار تفکری که تا قبل از این داشتید را زیر سوال ببرید. همچنین ذهن بدون اصطکاک نوعی خودآگاهی موثر به شما می‌دهد تا با سوگیری‌ها و نقاط کور خودتان مواجه شوید: چقدر تمایل دارید به یک دیدگاه دیگر، تغییر جهت دهید و با چه سرعتی این کار را انجام می‌دهید؟ ممکن است دوباره به تفکر اصلی خودتان برگردید و این بار نسبت به اعتبار آن بیشتر متقاعد شده باشید. اما حداقل رویکردهای دیگر را هم امتحان کرده و مورد توجه قرار داده‌اید.

تک تک کارمندان هم باید ذهن بدون اصطکاک داشته باشند. اما خیلی مهم است که این روش تفکر را در یک سطح سازمانی گسترش دهید. جیم وایت‌هرست، که در ماه ژانویه به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره IBM معرفی شد، گفته یکی از اهدافش این است که فرهنگ شرکت را متحول کند، به‌طوری که افراد فضای بیشتری برای بحث و گفت‌وگو داشته‌باشند.

او می‌گوید: «من فکر می‌کنم بحث و گفت‌وگو ما را به پاسخ‌های بهتری می‌رساند» و اضافه کرده گاهی اوقات در مورد دیدگاهی بحث می‌کند که خودش آن را قبول ندارد، اما صرفا این کار را انجام می‌دهد تا یک بحث در جلسه پیش برود. «یک نفر در IBM به من گفت بخشی از فرهنگ شرکت این است که هزینه هر گونه مخالفت می‌تواند خیلی زیاد باشد. بنابراین، واقعا می‌خواهم این ریسک را پایین بیاورم و مطمئن شوم ما گفت‌وگوهای آزاد و شفافی داریم، چون این موضوع ما را به بهترین پاسخ‌ها برای حل مشکلات می‌رساند.»

شاید هنوز زود باشد که رسم سالانه پیش‌بینی‌های آخر سال برای سال بعدی را انجام دهیم، اما با توجه به اینکه همه ما مشتاقیم سال پرچالش ۲۰۲۰ را هر چه زودتر پشت سر بگذاریم، من پیشگویی خودم را انجام می‌دهم: داشتن یک ذهن بدون اصطکاک به‌عنوان یک مهارت کلیدی در رهبری سازمانی، هر چه بیشتر اهمیت خواهد یافت.

نویسنده: ادم برایانت
مترجم: مریم رضایی

توضیح معاون فنی و عمرانی شهرداری کرج در خصوص پروژه تقاطع غیرهمسطح میدان جمهوری

معاون و عمرانی شهرداری کرج با اشاره به اینکه پروژه تقاطع غیرهمسطح جمهوری درحال اجراست اظهار کرد سوابق مطالعاتی و امکان سنجی این پروژه به سال ۹۱ برمی گردد که به لحاظ ترافیکی در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک بعنوان سند بالادست میدان جمهوری بصورت تقاطع غیر همسطح پیش بینی شده و در طرح تفضیلی نیز محل تقاطع بصورت زیرگذر شمالی جنوبی به تصویب رسیده است.

به گزارش پیام آشنا، عسگر تصیری گفت: با توجه به ترافیک سنگین در ساعات اوج در سال ۹۸ در بودجه مصوب، اجرای تقاطع غیر همسطح جمهوری پیش بینی شده بطوریکه تمامی اسناد بالادست از جمله طرح جامع، طرح تفضیلی، مجوز شورای ترافیک، بودجه مصوب سال ۹۸ و ۹۹ توسط شورای اسلامی شهر کرج، جهت اجرای این پروژه تکمیل می باشد.

معاون فنی وعمرانی شهرداری کرج افزود: پس از مطالعات اولیه و ترافیکی در سال ۹۸، جلسات راهبردی مکرر در شهرداری کرج با حضور شهردار، معاونین، متخصصین و تعدادی از اعضای شورای اسلامی برگزار شد که در آبان ماه سال ۹۸ اجرای پروژه تقاطع مذکور در افق ۱۴۰۵ طی لایحه ای به شماره ۹۹۸۸۲ به شورای اسلامی شهر کرج تقدیم شد که این موضوع درسی و هشتمین جلسه کمیسیون عمران و ترافیک شورا مطرح و پس از بحث های مختلف کمیسیون موافقت کرد که اعتبار پروژه جلیجا و بودجه آن برای احداث تقاطع غیر همسطح بلوار جمهوری -بلوار موذن صرف شود.

وی افزود: اما مصوبه کمیسیون عمران در یکصد و هفتاد و پنجمین جلسه علنی شورای اسلامی شهر کرج مطرح و با این جابجایی مخالفت و مقرر شد پروژه تقاطع غیرهمسطح جمهوری توسط شهرداری کرج اجرا شود(مصوبه شماره ۲۷۳۱ مورخ ۹۸/۱۰/۲۵) بر همین اساس پیرو مصوبه مذکور با تکمیل مطالعات اولیه و برگزاری جلسات مکرر مهندسی ارزش پروژه و پس از تکمیل طرح مفهومی پیشنهادی توسط مشاور کارفرما نسبت به تهیه اسناد مناقصه بصورت EPC اقدام شد.

معاون فنی و عمرانی شهرداری کرج اضافه کرد: طبق بودجه مصوب سال ۹۹ شورای اسلامی شهر کرج و پس از اخذ موافقتنامه و تهیه اسناد مناقصه فرآیند قانونی انجام و پس از دو مرحله برگزاری مناقصه در کمیسیون عالی معاملات در اردیبهشت سال ۹۹، قرارداد گروه طرح و ساخت در تیرماه سال ۹۹ با مبلغ اولیه حدود ۴۷۰ میلیارد ریال با پیش بینی تعدیل به لحاظ شرایط اقتصادی و افزایش روزانه قیمت مصالح به گروه طرح و ساخت ابلاغ شد.

تصیری همچنین عنوان کرد: در روش EPC براساس طرح اولیه و مفهومی، اسناد مناقصه تهیه و پس از انجام مراحل مناقصه، گروه طرح و ساخت مطالعات و طراحی پروژه را تکمیل نموده و پس از اخذ تائید مشاور کارفرما عملیات اجرایی را آغاز می کند.

وی بیان کرد: جلسات مختلفی نیز پس از انتخاب گروه طرح و ساخت در شهرداری با حضور شهردار، معاونین و دعوت از تمامی اعضای شورای اسلامی شهر برگزار شده و در روند اجرای پروژه، مطالعات ترافیکی و تکمیلی طرح کامل شده که خروجی مطالعات به لحاظ ترافیکی طرح احداث زیرگذر شمالی جنوبی بوده که بعنوان گزینه برتر منطبق بر طرح تفضیلی شهر کرج بوده و با حفظ و سرپوشیده کردن مبدان و افزایش سطح آن برگزاری مناسبات ملی مذهبی و فرهنگی را نیز فراهم کرده است. نتیجه مطالعات گروه طرح و ساخت در جلسات راهبردی ارائه و طی مکاتبه ای جهت استحضار خدمت اعضای شورای اسلامی شهر نیز ارسال و در اوایل مهرماه پروژه وارد فاز اجرایی شده است.

معاون فنی و عمرانی افزود: پس از تجهیز کارگاه و انحراف ترافیک طبق نظریه شورای ترافیک و پلیس راهور، این پروژه اجرایی شده و تاکنون نیز حدود ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و با حفاری شمع ها با دو دستگاه حفار تعدای از شمع ها تیز بتن ریزی شده است.

تصیری در خصوص زمان اتمام پروژه گفت: برآورد اولیه برای اتمام پروژه حدود یکسال است اما برخی مخالفت های اجتماعی و زیست محیطی اجرای پروژه را با چالش مواجه کرده و راندومان پروژه را کاهش داده است که در صورت استمرار این شرایط و عدم تعیین تکلیف موضوع نمی توان زمان مشخصی را برای پایان این طرح اعلام کرد.

چرا تقاطع غیرهمسطح میدان جمهوری شمالی -جنوبی باشد؟

تصیری با اشاره به اینکه ۱۳ گزینه در مطالعات اولیه مطرح بوده که پس از یکصد و هفتادمین جلسه علنی شورا، جلسات راهبردی با حضور عوامل پروژه دوباره در شهرداری ادامه داشته و متخصصین ترافیک و شهرسازی پیشنهادات مختلفی را ارائه کردند و با توجه به مطالعات ترافیکی متناسب اعلام کرد که خروجی مطالعات ترافیکی موید احداث زیرگذر شمالی جنوبی است و احداث زیرگذر شرقی -غربی در افق طرح گره ترافیکی تقاطع را حل نخواهد کرد لذا مشاور پروژه از نظر فنی مسئولیت آن را نیز بر عهده گرفته و اعلام کرد طراحی انجام گرفته توسط مشاور بصورت استاندارد می باشد. وی همچنین افزود: بلوار جمهوری جزء محورهای شریانی شهر بوده و بخشی از اتصال شمال به جنوب شهر با بهره برداری از بزرگراه شمالی از این محور صورت می گیرد و این مسیر بخش زیادی از بار ترافیکی درون شهری را نیز انتقال می دهد که طبق نظر متخصصین ترافیکی اجرای این طرح را در سال های آتی مجاب می کند.

معاون فنی عمرانی شهرداری کرج ادامه داد: با بازگشایی بزرگراه شمالی و احداث تقاطع جمهوری، تقاطع جمهوری و موذن نیز بایستی اجرایی شود.

به خاطر دغدغه مردم، مطالعات زیست محیطی پروژه نیز انجام شد

معاون فنی و عمرانی شهرداری کرج در بخش دیگری از صحبت‌های خود به مسائل زیست محیطی اشاره کرد و افزود: مدیریت شهری برای اجرای این پروژه از لحاظ قانونی الزامی به ارزیابی زیست محیطی پروژه ندارد ولی بخاطر دغدغه شهروندان از مشاور طرح خواسته شد تا مطالعات زیست محیطی را نیز انجام دهد که این گزارش در کمیسیون محیط زیست شورای اسلامی شهر ارائه شد و پس از جلسه اعضای کمیسیون محیط زیست با حضور شهردار از پروژه بازدید کردند.

تعلیق پروژه برای مدیریت شهری هزینه بردار است

تصیری همچنین ادامه داد که این موضوع در جلسات مختلف با حضور مسئولین شهری، اعضای شورا، شهردار و متخصصین امر مورد بحث و بررسی قرار گرفته است و در نهایت اعضای شورای اسلامی شهر در دویست و دوازدهمین جلسه علنی شورا پیشنهاد دادند که پروژه ۲۰ روز به حالت تعلیق در آید تا ضمن اخذ نقطه نظرات متخصصین امر و NGO ها، موضوع اجرا یا عدم اجرای پروژه توسط شورا تصمیم گیری و تعیین تکلیف شود.

معاون فنی عمرانی شهرداری کرج اضافه کرد: در نهایت شهردار کرج اعلام کرد که تعلیق پروژه مطمئنا" برای مدیریت شهری هزینه بر خواهد بود.

وی ادامه داد: البته برخی هزینه های انجام شده در حال حاضر قابل محاسبه نبوده و در زمان بررسی تاخیرات محاسبه می گردد و موضوعاتی مثل عدم تامین مالی طبق مقررات، تعلیق و یا تاخیر در اجرای پروژه از طرف کارفرما می تواند محل ادعای پیمانکار در پروژه ها محسوب شود.

بازگشت طرح ایجاد لایه گردشگری در طرح تفصیلی تهران به کمیسیون تخصصی شورا

اعضای شورای اسلامی شهر تهران با اکثریت آرا طرح "الزام شهرداری تهران باتوجه به ظرفیت‌های گردشگری در فرآیند بازنگری طرح تفصیلی شهر تهران" و ایجاد لایه گردشگری در نقشه های این طرح را برای بررسی بیشتر به کمیسیون تخصصی بازگرداندند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، اعضای شورای اسلامی شهر تهران در دویست و چهل و چهارمین جلسه علنی این شورا بررسی طرح الزام شهرداری تهران باتوجه به ظرفیت های گردشگری در فرآیند بازنگری طرح تفصیلی شهر تهران و ایجاد لایه گردشگری در نقشه های این طرح را به کمیسیون تخصصی بازگرداندند.

گردشگری در نقشه های این طرح را در دستور کار داشتند که در همین رابطه محسن هاشمی، ریاست شورای اسلامی شهر تهران گفت: ظاهرا طرح ارائه شده کامل نیست لذا آقای حق شناس و هشت نفر دیگر از اعضا درخواست کردند که طرح به کمیسیون تخصصی برای بررسی بیشتر بازگردانده شود.

نهایتا اعضای شورا با ۱۲ رای موافق طرح الزام شهرداری تهران باتوجه به ظرفیت های گردشگری در فرایند بازنگری طرح تفصیلی شهر تهران و ایجاد لایه گردشگری در نقشه های این طرح را به کمیسیون تخصصی بازگرداندند.

ردافزایش ۲۵ درصدی نرخ کرایه مترو و اتوبوس در تهران

اعضای شورای شهر تهران به افزایش ۲۵ درصدی نرخ بلیت مترو و اتوبوس رای مثبت ندادند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، صبح دیروز بررسی لایحه پیشنهادی شهرداری تهران در مورد افزایش نرخ بلیت مترو و کرایه خطوط اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی روی میز شورای شهر قرار گرفت و محمد علیخانی —رئیس کمیسیون حمل و نقل— با قرائت گزارش کمیسیون گفت: شهرداری تهران لایحه‌ای را به شورا آورده که برای بار دوم در سال ۱۳۹۹ نرخ کرایه افزایش یابد.

وی با بیان این‌که شهرداری اعلام کرده که با توجه به مشکلات شبکه حمل و نقل عمومی در اثر شیوع ویروس کرونا و کاهش شدید درآمدها لازم است که ۲۵ درصد به نرخ کرایه‌ها اضافه شود، اظهار کرد: در بررسی‌ها مشخص شد که با توجه به پیشنهاد ۲۵ درصدی، به طور متوسط ۲۰۰ تومان به کرایه‌ها اضافه می‌شود، اما اگر ما این را تصویب کنیم معلوم نیست که هیات تطبیق با افزایش دوباره کرایه در یکسال موافقت کند و از سوی دیگر میزان درآمد پنج ماهه پایانی سال برای شهرداری زیاد نیست هرچند که در خوشبینانه‌ترین حالت ۵۰ میلیارد تومان درآمد برای شهرداری محقق می‌شود، اما بعید می‌دانیم که این عدد به دست بیاید و در بررسی‌ها مشخص شد هزینه این افزایش نرخ برای مدیریت شهری قطعا بیشتر از منافع آن خواهد بود.

رئیس کمیسیون حمل و نقل با بیان این‌که از سویی دیگر شهرداری تهران باید مطالبات خود را از دولت وصول کند، تصریح کرد: تنها در یک حوزه جرائم راهنمایی و رانندگی در سال ۱۳۹۸ سهم شهرداری ۷۷۰ میلیارد تومان بود که تنها ۲۰ میلیارد تومان آن محقق شده و در شش ماهه اول امسال نیز ۸۰۰ میلیارد تومان باید وصول می‌شد که حتی یک ریال هم نداشتند.

علیخانی با بیان این‌که ما در کمیسیون به این نتیجه رسیدیم که لایحه پیشنهادی شهرداری را رد کنیم اما با توجه به افزایش ۱۰۰ درصدی هزینه‌ها در مترو، اتوبوسرانی، تاکسیرانی و پایانه‌ها و همچنین کاهش درآمدها پیشنهاد دادیم که دولت از محل صندوق ملی به شهرداری کمک کنند و برهمین اساس پیشنهاد دادیم که سازمان برنامه و بودجه نسبت به ایجاد ردیف بودجه ناشی از جبران خسارات ویروس کرونا به میزان ماهانه ۱۰۰ میلیارد تومان اقدام کند و همچنین شهرداری موظف است با ستاد کرونای تهران وارد مذاکره شده تا نسبت به پیگیری مطالبات جبران ضرر و خسارات وارده از ابتدای کرونا به اتوبوسرانی، مترو، تاکسیرانی و پایانه‌ها از محل اعتبارات ستاد ملی اقدام کند و قرار شد پیشنهادات ما جایگزین لایحه شهرداری شود.

حسن رسولی نیز در تذکر آیین‌نامه‌ای اظهار کرد: شهردار تهران لایحه افزایش نرخ کرایه را داده و کمیسیون در ابتدا باید این لایحه را تعیین تکلیف کرده و بعد جدا گانه پیشنهاداتش را بررسی کند.

محسن هاشمی در واکنش به این اظهارنظر افندی‌زاده گفت: باید به توصیه رسولی گوش کنیم و برویم جلوی وزارتخانه بخوابید و ما نیز سه تشک و لحاف برایتان می‌خریم تا بروید جلوی وزارتخانه، چرا که با نامه‌نگاری مشکل حل نمی‌شود.

نهایتا لایحه پیشنهادی شهردار تهران در خصوص اصلاح ردیف ۱۱ بند یک تبصره ۲۴ مصوبه بودجه سال ۱۳۹۹ شهرداری تهران در خصوص بلیت مترو و کرایه خطوط اتوبوسرانی و تاکسیرانی رای نیاورد.

زمستان سال ۱۳۹۸ و یکبار هم برای سال ۱۳۹۹ افزایش نرخ داشتیم و این در حالی است که در بهترین حالت ۳۰ میلیارد تومان برای شهرداری آورده داشت.

رئیس شورای شهر تهران ادامه داد: نظر کمیسیون براین بود که ما پیگیر دریافت یارانه کرونا باشیم و حالا فقط لایحه شهرداری را بررسی می‌کنیم و پیشنهادات کمیسیون را بعدا در قالب یک طرح به شورا می‌آوریم.

در ادامه افندی‌زاده ◻ نماینده شهرداری ◻ نیز با تاکید بر این‌که به دلیل گرانی مشکلاتی در شبکه سیستم حمل و نقل عمومی ایجاد شده و سطح سرویس دهی مطلوب به مردم کاهش یافته است، اظهار کرد: افزایش ارز مشکلاتی را در نگهداری ایجاد کرده و روز به روز بودجه مورد نیاز ما افزایش می‌یابد و از سوی دیگر ما در اتوبوسرانی با بخش خصوصی مواجه هستیم که مشکلات‌اش زیاد شده و نمی‌تواند خدمات لازم را ارائه کند و اگر حالا به فکر مترو و اتوبوس نباشیم قطعا با مشکلات زیادی مواجه خواهیم شد و با وجود پیگیری‌های مختلف هیچ کدام از کمک‌های دولتی نیز محقق نشده است.

محسن هاشمی در واکنش به این اظهارنظر افندی‌زاده گفت: باید به توصیه رسولی گوش کنیم و برویم جلوی وزارتخانه بخوابید و ما نیز سه تشک و لحاف برایتان می‌خریم تا بروید جلوی وزارتخانه، چرا که با نامه‌نگاری مشکل حل نمی‌شود.

گردشگری

پکیج مناسب ذائقه گردشگران داخلی

با شیوع ویروس کرونا صنعت گردشگری در جهان دستخوش رکود شد. این شرایط در بازار گردشگری موجب شد درآمد صاحبان کسب‌وکارهای گردشگری حاضر در بخش‌خصوصی هر کشور به صفر برسد. در کشور ما نیز فعالان حاضر در بخش‌خصوصی ته‌تنها از نظر مالی درآمد آنها به صفر رسید، بلکه از سودی که در سال‌های گذشته کسب کرده بودند مجبور به پرداخت زیان شدند، زیرا هزینه‌های ثابت آنها با وجود صورت نگرفتن سفر در کشور همچنان پا برجا است. دبی یکی از مقاصدی است که بیشترین وابستگی مالی را به بازار گردشگری دارد. به‌طوری‌که عمده درآمدزایی این شیخ‌نشین تاکنون از بازار گردشگری کسب می‌شد که با شیوع ویروس کووید-۱۹ بیشتر از دیگر نقاط جهان از نظر درآمدی با مشکل مواجه شد. اما فعالان بخش‌خصوصی آن تنها به دولت اکتفا نکرده و برای برطرف کردن مشکلات خود راهکارهای مختلفی را در نظر گرفته و اجرایی کردند به‌طوری که برای اجرای آنها نیز ماموریت‌هایی با اولویت‌بندی تعریف کردند.

در همین راستا محمدرضا بستانی، کارشناس گردشگری به «دنیای اقتصاد» گفت: بسته حمایتی که دولت برای بخش‌خصوصی فعال در بازار گردشگری در نظر گرفته است به علت اینکه زمان طولانی صرف می‌شود تا این وام به آنها پرداخت شود و همچنین به‌دلیل مبلغ کمی که برای این وام در نظر گرفته‌اند چنین تسهیلاتی نمی‌تواند زیان وارد شده به فعالان این حوزه را جبران کند. بنابراین آژانس‌های گردشگری می‌توانند نقش پررنگی در رونق گرفتن بازار توریسم کشور داشته باشند. در واقع این آژانس‌ها می‌توانند با ایجاد تورهای داخلی استاندارد در شرایط کرونا گردشگری داخلی را رونق بخشیده و توریست داخلی را برای سفرتشویق کنند.

گردشگری مجازی یکی از سبک‌های گردشگری محسوب می‌شود که در شرایط کرونایی حاکم در جهان رونق یافته است که بستانی در این باره عنوان کرد: این سبک از گردشگری که درحال‌حاضر اغلب کشورها همچون امارات در پیش گرفته‌اند برای توریست‌های ایرانی اصلا جذاب نیست. بنابراین سرمایه‌گذاری بر روی این سبک از گردشگری کاملا زیان‌ده خواهد بود. توع سفرهایی که در این اواخر توسط توریست‌های داخلی صورت گرفته است نشان می‌دهد که ذائقه افراد برای سفر در دوران کرونا، برکنوردی(سفر به مناطق بکر و طبیعت گردی) است که این نوع سفر شامل غارنوردی، کوه‌پیمایی، غواصی، طبیعت‌گردی و... می‌شود. بنابراین صاحبان کسب‌وکارهای گردشگری در بخش‌خصوصی باید به استخراج گونه‌های جدید از سفر بپردازند که با شرایط کرونا و ذائقه سفری جدید توریست‌ها همسو باشد. همچنین آژانس‌ها با حمایت دولت می‌توانند برای برگزاری این تورها آنها را به‌صورت خصوصی و نیمه خصوصی در نظر بگیرند.

وی افزود: آژانس‌ها همگام با برگزاری تورها باید با انجام تمامی تست‌های ممکن برای سنجش سلامت شرکت‌کنندگان برای گردشگران اعتمادسازی لازم را انجام دهند. همچنین آنها می‌توانند از طریق رسانه‌های ارتباط جمعی مثل تلویزیون، رادیو، مجلات پرطرفدار و... که دارای ارزش بیشتری بود و مخاطبان بی‌شماری آنها را دنبال می‌کنند به تبلیغات برای تورها بپردازند که در همین راستا می‌توانند از متولیان گردشگری حاضر در وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی نیز کمک بگیرند. در واقعا افراد ذی‌صلاح وزارت گردشگری نیز می‌توانند شرایطی را در نظر بگیرند که طی آن برای ورود به برخی از مناطق تفریحی و میراثی را صرفا برای تورها و آژانس‌ها در نظر بگیرند تا روشی تشویقی برای سفر با تور شود. از طرفی با دستورالعمل‌های نظارتی و هماهنگی با مراجع قانونی نیز می‌توان از برگزاری هرگونه تور به جز تورهایی که چند آژانس مادر اجرا می‌کنند جلوگیری کرد.

بستانی تصریح کرد: در اولین گام بخش‌خصوصی باید پکیج‌های جذاب و حرفه‌ای از مدل‌های مختلف گردشگری که بیشترین متقاضی را دارد تهیه کنند؛ در واقع پکیجی جذاب است که بیشترین انطباق را با ذائقه گردشگران داخلی داشته باشد. مثلا پکیج گردشگری هیجانی که در آن برنامه‌هایی همچون استفاده از ماشین سافاری، حضور در اقامتگاه بوم‌گردی، غذاهای هیجانی که توسط خود گروه در محل با رسپی‌های هیجانی درست شده باشد مانند مرغ چالی، ماهی کبابی، کباب با سیخ چوب جنگلی و... می‌تواند گردشگران را جذب سفرهای دسته جمعی با تور کند.

بستانی گفت: اگرتورهایی که در دوره کرونا اجرا می‌شوند با تورهای قبل از شیوع دوران کرونا تفاوتی نداشته باشد و امکانات جذاب جدیدی در آنها به توریست عرضه نشود با توجه به افزایش قیمتی که در این مدت اخیر داشته اصلا برای گردشگران ارزش ندارد و افراد این گزینه را برای سفرهای خود انتخاب نمی‌کنند. علاوه بر آن آژانس‌ها می‌توانند از طریق رسانه‌های مختلف تبلیغ کرده و پکیج جذاب تبلیغاتی که در آنها جذابیت حمل‌ونقل، اقامت، رستوران و پروتکل‌های بهداشتی رعایت می‌شود را تهیه کنند.