

---

## **B. Ντάνιας, BEAT: Ο κλάδος του ταξί απαιτεί εκσυγχρονισμό για να καλύψει τις ανάγκες επιβατών και οδηγών**

---

2019/06/24 12:39 στην κατηγορία MMM

---

Στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του κλάδου των ταξί, με γνώμονα την κάλυψη των αναγκών τόσο των οδηγών όσο και των επιβατών, αναφέρθηκε ο γενικός διευθυντής της BEAT, Βασίλης Ντάνιας στο 3ο Συνέδριο Υποδομών & Μεταφορών, που συνδιοργάνωσαν οι ιστοσελίδες [yprodomes.com](http://yprodomes.com) και [metaforespress.gr](http://metaforespress.gr), στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Ο κ. Ντάνιας, ο οποίος συμμετείχε στο πάνελ για την βιώσιμη αστική κινητικότητα, παρουσίασε, για πρώτη φορά, αποτελέσματα πρόσφατης έρευνας κοινής γνώμης που διενεργήθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ).

Σύμφωνα με αυτή, η χρήση των ταξί από τους πολίτες θα μπορούσε να είναι συχνότερη, εάν η τιμολόγηση των υπηρεσιών τους ήταν πιο ευέλικτη.

Όπως αναφέρεται στην έρευνα του ΕΜΠ, το 53% των χρηστών ταξί δηλώνει ότι θα έπαιρνε ταξί συχνότερα, εάν δεν υπήρχε η διπλή ταρίφα τις νυχτερινές ώρες, ενώ το 78% επισημαίνει ότι θα τα χρησιμοποιούσε πιο τακτικά σε σχέση με σήμερα.

Σύμφωνα με την έρευνα του ΕΜΠ, που επικαλέστηκε ο κ. Ντάνιας, οι Έλληνες οδηγοί ταξί στην Αθήνα εργάζονται περισσότερο από όσο θα έπρεπε για να κερδίσουν τα προς το ζην.

Ειδικότερα, το 93% των οδηγών εργάζεται ημερησίως τουλάχιστον 10 ώρες, ενώ το 65% εξ αυτών 12 και πλέον ώρες την ημέρα.

Επίσης, το 96% εργάζεται τουλάχιστον έξι ημέρες την εβδομάδα, ενώ σχεδόν το 60% επτά ημέρες την εβδομάδα.

Επιπλέον, σύμφωνα με την έρευνα του ΕΜΠ, ο στόλος των ταξί της Αθήνας είναι μεγαλύτερος σε ηλικία από όσο θα έπρεπε, καθώς μόλις το 10% των οχημάτων είναι κάτω των 3 ετών, την ώρα που σε 3 έτη ένα ταξί διανύει τουλάχιστον 300 χιλ. χλμ.

Επίσης, ποσοστό άνω του 70% των ταξί που κυκλοφορούν στην Αθήνα σήμερα είναι άνω των 6 ετών, ενώ το 33% είναι άνω των 10 ετών και μη-αντιρρυπαντικής

τεχνολογίας, έχοντας διανύσει εκατομμύρια χλμ.

Παράλληλα, μόλις το 27% των οδηγών πιστεύει ότι τα ταξί θα έπρεπε να είναι έχουν όριο ηλικίας 7 ετών, ενώ ποσοστό 34% θεωρεί αποδεκτό ο κύκλος ζωής των ταξί να είναι 11 ετών και άνω.

«Θέλουμε το ταξί να καλύπτει τις ανάγκες και των επιβατών, αλλά και των οδηγών. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσα από τον εκσυγχρονισμό του», ανέφερε ο κ. Ντάνιας, παρουσιάζοντας, μεταξύ άλλων, τις δράσεις της BEAT για την υλοποίηση της συγκεκριμένης στρατηγικής.

Μία τέτοια λειτουργία, τόνισε, είναι η υπηρεσία “Back-to-Back”, η οποία είναι τώρα διαθέσιμη και επιτρέπει την διαδοχική ανάθεση διαδρομών σε οδηγούς που ολοκληρώνουν προηγούμενη διαδρομή και πρόκειται να αποβιβάσουν.

Αποτέλεσμα είναι, όπως τόνισε ο ίδιος, χάρη στην αποτελεσματικότερη διαχείριση του χρόνου, να υπάρχουν περισσότεροι διαθέσιμοι οδηγοί και να μειώνεται ο χρόνος αναμονής των επιβατών, αλλά και ο κενός χρόνος μεταξύ διαδρομών για τα ταξί, κάνοντας το σύστημα πιο αποδοτικό για όλους.

Η BEAT επενδύει πλέον σε αυτοματισμούς, Τεχνητή Νοημοσύνη (AI) και Μηχανική Μάθηση (ML) για να υλοποιήσει τέτοιες λειτουργίες. Γι' αυτό το λόγο πέρασε πρόσφατα σε ορισμένες αλλαγές στην πλατφόρμα της, με βασικότερη την κατάργηση της επιλογής οδηγού από το χρήστη, σύμφωνα με την εταιρεία.

«Η επιλογή οδηγού ήταν μια λειτουργία που εξ αρχής είχε κάνει την υπηρεσία μας να ξεχωρίζει», δήλωσε ο κ. Ντάνιας.

«Πλέον, όμως, όλο και περισσότεροι χρήστες προτιμούν τις αυτοματοποιημένες διαδικασίες. Συγκεκριμένα, μόνο το 15-20% των διαδρομών μας πραγματοποιούνταν μέσω της λειτουργίας επιλογής, ενώ οι περισσότερες διαδρομές πραγματοποιούνταν με αυτόματη κλήση οδηγού από το λογισμικό.

Αποφασίσαμε έτσι, να καταργήσουμε τη λειτουργία προκειμένου να χτίσουμε ένα πιο αποτελεσματικό σύστημα που διαρκώς θα βελτιώνεται μέσω της Τεχνητής Νοημοσύνης και της Μηχανικής Μάθησης.

Μέσα από τις τεχνολογίες μας βοηθάμε πάνω από 300.000 οδηγούς παγκοσμίως να εργάζονται με ασφάλεια και να αυξάνουν το εισόδημα τους, αλλά και πάνω από 10 εκατομμύρια επιβάτες να μετακινούνται γρήγορα, εύκολα και με ασφάλεια στην Ευρώπη και στη Λατινική Αμερική», κατέληξε ο κ. Ντάνιας.