

Προτάσεις για την επόμενη ημέρα των Μεταφορών και Logistics

2020/05/04 09:49 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η πανδημία δημιουργεί νέες συνθήκες στο τρόπο που οργανώνουμε και λειτουργούμε τα συστήματα μεταφορών και logistics.

Ταυτόχρονα, η πίεση για προσαρμογή σε σύντομο χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση της αγοράς, υπό τις νέες συνθήκες, οδήγησε σε εφαρμογή λύσεων από την πλευρά των εταιρειών που έχουν δημιουργήσει «αλλαγές που ήρθαν για να μείνουν» και απαιτούν την κινητοποίησή μας για τη διαχείριση των νέων συνθηκών κι επιπτώσεων της επόμενης ημέρας.

1. Στροφή στο ηλεκτρονικό εμπόριο

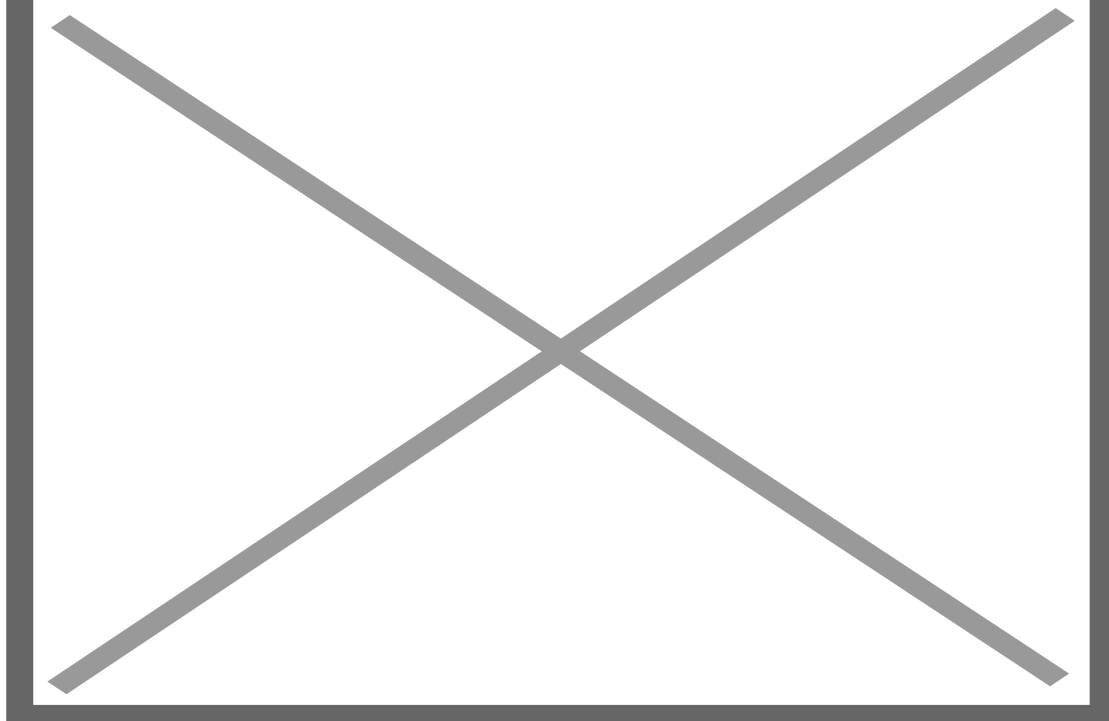
Τα μέτρα κοινωνικής απόστασης και η αναστολή λειτουργίας των περισσότερων καταστημάτων λόγω κορωνοϊού είχαν τα παρακάτω αποτελέσματα:

-Έστρεψαν του καταναλωτές στις online αγορές. Περισσότεροι χρήστες e-commerce σε μία χώρα που, συγκρινόμενη με άλλα κράτη, δεν ήταν πολύ δραστήρια σε αυτό,

-Άλλαξε **το μείγμα των αγορών στις e-αγορές**, με έμφαση σε προϊόντα διατροφής, καθαριστικά και απολυμαντικά, αξεσουάρ γυμναστικής, εκτυπωτές, μελάνια, hands-free, παιδικά παιχνίδια και παζλ, προϊόντα περιποίησης... αντί για τους παραδοσιακούς κλάδους του e-commerce στη χώρα (ένδυση, ηλεκτρικά & ηλεκτρονικά, υπόδηση κλπ),

-Λόγω του όγκου των παραγγελιών, οι εταιρείες του κλάδου λιανικής και ταχυμεταφορών προβαίνουν σε προσλήψεις, αυξάνουν οι τιμές των υπηρεσιών, ενώ **το σύστημα που «στήθηκε» σε λίγες εβδομάδες έχει ποσοστό αστοχιών και καθυστερήσεων**, έναντι των οποίων ο καταναλωτής δεν προστατεύεται.

-Καταστήματα και οικογενειακές επιχειρήσεις της γειτονιάς μετέτρεψαν την δραστηριότητά τους σε ηλεκτρονικό κατάστημα σε «μία νύχτα».



Αν και είναι

σημαντικό να δούμε αν η τάση αυτή θα συνεχίσει είναι σαφές ότι **το e-commerce ήρθε για να μείνει και θα είναι κυρίαρχο στον όγκο των συνολικών πωλήσεων και την επόμενη ημέρα.**

Χρειάζεται λοιπόν ένα μείγμα πολιτικής που θα στηρίξει την ομαλή λειτουργία του, θα καθορίσει κανόνες λειτουργίας των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων και θα στηρίξει τις θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν, προς όφελος της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στον πολίτη.

Συγχρόνως, απαιτείται κατάρτιση και υποστήριξη των εμπορικών επιχειρήσεων για την επιτυχημένη μετάβαση στην εποχή του ηλεκτρονικού εμπορίου.

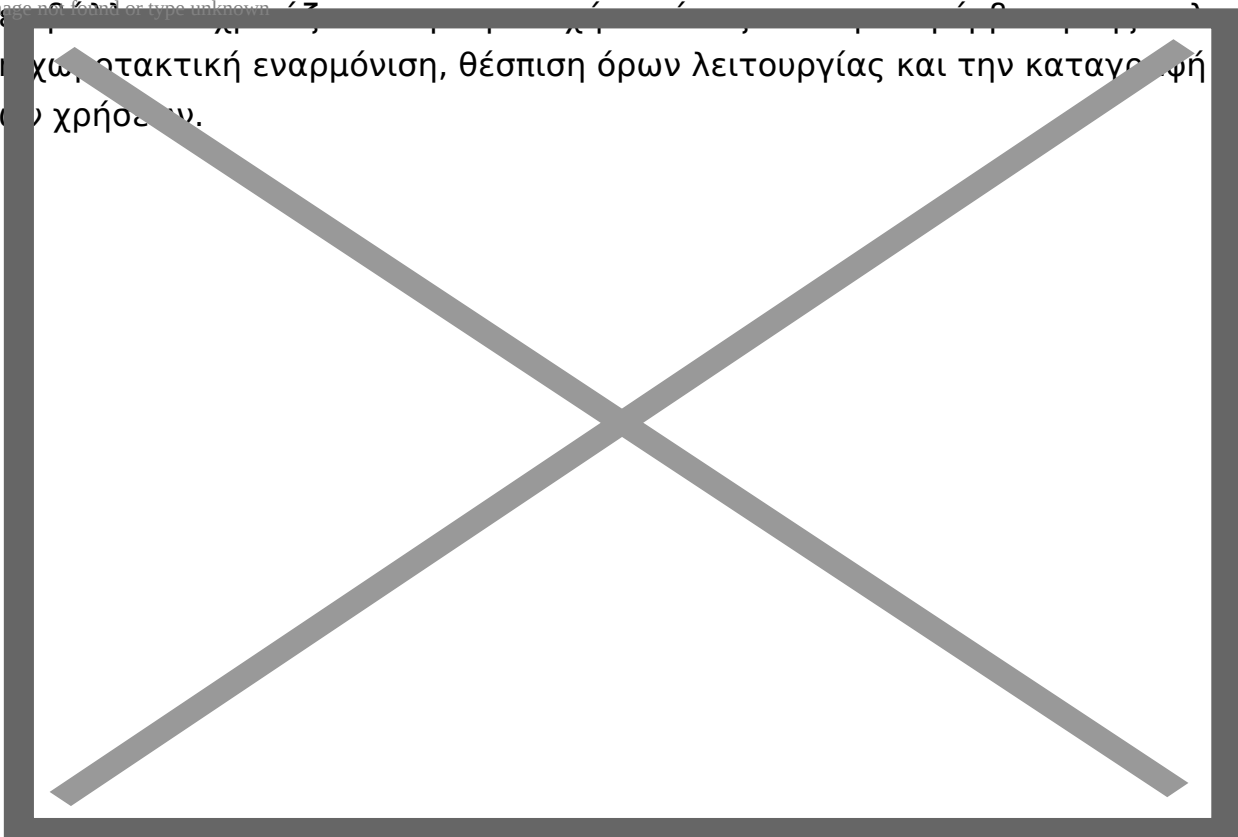
2. Η τεχνολογία και ο αυτοματισμός στην υπηρεσία της αποδοτικής λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών και Logistics

Η εφοδιαστική αλυσίδα, σε επιμέρους κλάδους, δέχτηκε πίεση και οι όροι λειτουργίας με προσωπικό σε απόσταση ασφαλείας στους χώρους των μεταφορικών εταιρειών, των αποθηκών και των καταστημάτων λιανικής, είχε μεγάλες επιπτώσεις στην αποδοτική τους λειτουργία για την εξυπηρέτηση της αυξημένης ζήτησης.

Όπως αναφέρει το ΒΗΜΑ (12/4/2020), λόγω του όγκου των παραγγελιών, αλλά και της διατήρησης αποστάσεων εντός των καταστημάτων, οι αρμόδιοι υπάλληλοι (pickers) **εκεί που χρειάζονταν 20-30 λεπτά για να συλλέξουν μία παραγγελία από τα ράφια, τώρα θέλουν κατά μέσο όρο μία ώρα.**

Όταν φθάσει δε η ημέρα αποστολής, κάποια είδη πιθανώς δεν είναι διαθέσιμα. Η χρήση τεχνολογιών αυτοματισμού (π.χ συστήματα αυτόματου Picking κα με χρήση τεχνολογίας αυτόνομων ή συστήματα υποστήριξης picking) στη διαχείριση αποθηκών, διεκπεραίωση παραγγελιών και διαχείρισης αποθεμάτων είναι ικανοποιητική απάντηση για την λειτουργία υπό κανονικές και ειδικές συνθήκες.

Η καινοτομία στις αποθήκες, η αύξηση χωρητικότητας -καθ' ύψος- και η κάλυψη της ζήτησης για αποθηκευτικούς χώρους πιο κοντά στον καταναλωτή, άρα σε αστικά περιβάλλοντα, είναι μερικές από τις προκλήσεις που τίθενται. Η ανάγκη για τεχνολογική εναρμόιση, θέσπιση όρων λειτουργίας και την κατανομή των πόρων.



Η

ανθεκτικότητά των αλυσίδων εφοδιασμού (supply chain resilience) δοκιμάστηκε και καθώς δεν υπήρχε κατάλληλος σχεδιασμός, τα αναγραφόμενα καλά αποτελέσματα στηρίζονται κυρίως στην επιμονή και αυταπάρνηση του Management & των εργαζομένων του κλάδου λιανικής και Logistics που κατάφεραν να λειτουργήσουν τις αλυσίδες, στις νέες συνθήκες.

Ίσως για αυτό και οι δημόσιες ευχαριστίες στους εργαζόμενους. Είναι σαφές ότι

πρέπει να στηριχτούν οι θέσεις εργασίας στο κλάδο και την επόμενη ημέρα.

Είναι έτσι **απαραίτητη η στήριξη εισόδου της τεχνολογίας στο κλάδο μεταφορών και Logistics** και η χρήση τη τεχνολογίας για συνεργασία μεταξύ των φορέων της αλυσίδας μεταφορών και Logistics για καλύτερη διαχείριση των assets τους και καλύτερη χρήση της διαθέσιμης από τον καθένα χωρητικότητας.

Η ανάγκη για ευέλικτο πλαίσιο λειτουργίας αποθηκών σε αστικό περιβάλλον υπό την πίεση του e-commerce θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη.

Το e-commerce ήρθε για να μείνει και θα είναι κυρίαρχο στον όγκο των συνολικών πωλήσεων και την επόμενη ημέρα. Χρειάζεται λοιπόν ένα μείγμα πολιτικής που θα στηρίζει την ομαλή λειτουργία του

Η κατάρτιση υφιστάμενου δυναμικού επιχειρήσεων στις νέες τεχνολογίες και η διαμόρφωση νέων εργαζομένων με τις κατάλληλες ειδικότητες και τεχνογνωσία, θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα.

Συνυφασμένη με το προηγούμενο και η ψηφιακή μετεξέλιξη των εφοδιαστικών αλυσίδων (digital supply chain / logistics) για αύξηση της αποδοτικότητας τους, ενώ κίνητρα είναι ίσως απαραίτητα για την ολοκλήρωση επιμέρους συστημάτων των εμπλεκόμενων στην εφοδιαστική αλυσίδα για καλύτερη ορατότητα και ανθεκτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

3. Υποδομές και πλαίσιο λειτουργίας των βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών - City Logistics

Η αύξηση της ζήτησης για διανομές σε αστικό περιβάλλον ήταν κατακόρυφη, αλλά πραγματοποιούνταν σε «άδειες» από τη γενική κυκλοφορία πόλεις.

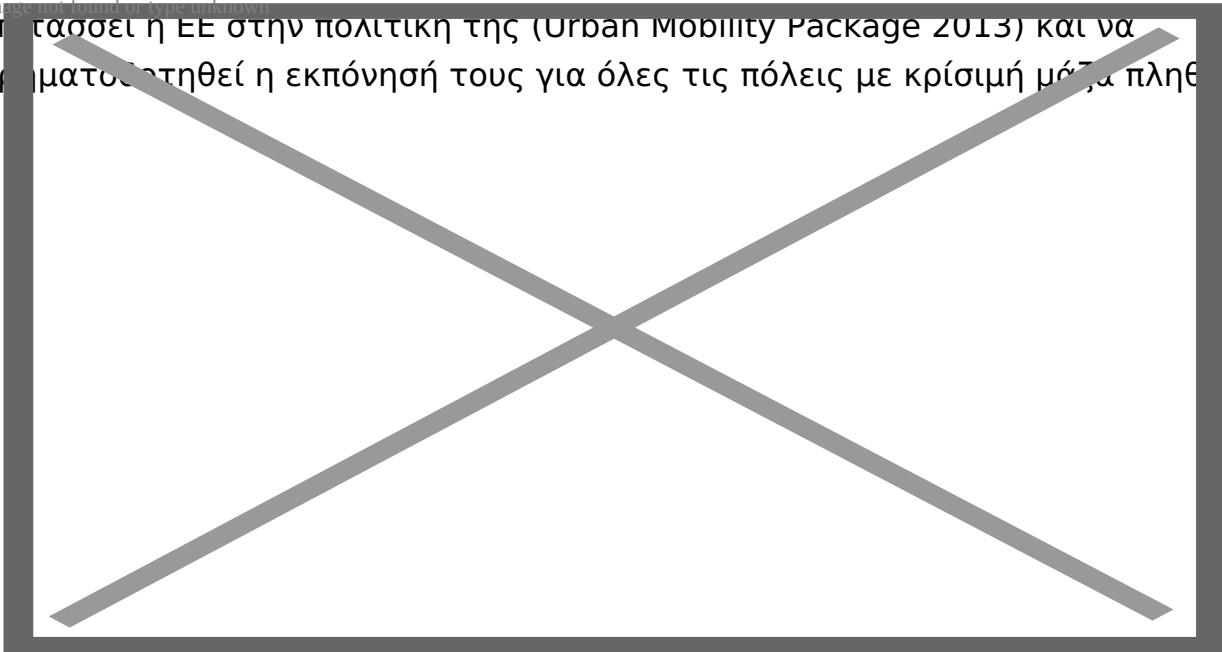
Το να φανταστούμε και μόνο ότι το επιπλέον αυτό μεταφορικό έργο θα προστεθεί στις συμφορημένες οδούς του αστικού δικτύου υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας του, οδηγεί σε ζοφερά σε σχέση με τη βιώσιμη πόλη συμπεράσματα.

Τώρα, πιο πολύ από ποτέ πρέπει να γίνει ο σχεδιασμός των υποδομών και των μέτρων για την στήριξη των βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η χώρα προωθεί τα **Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητάς (ΣΒΑΚ)** υπό τις

πρωτοβουλίες του Πράσινου Ταμείου και του ΥΠΟΜΕΔΙ.

Με ευθύνη του δεύτερου πρέπει να εκπονηθούν τώρα προδιαγραφές για τα Σχέδια Βιώσιμων Αστικών Logistics (Sustainable Urban Logistics Plans – SULPS), όπως επιτάσσει η ΕΕ στην πολιτική της (Urban Mobility Package 2013) και να χρηματοδοτηθεί η εκπόνησή τους για όλες τις πόλεις με κρίσιμη μέγιστη πληθυσμού.



Το κάθε

σχέδιο αστικών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει σε συνεργασία των δήμων (ή περιφερειών) με τους εκπροσώπους του κλάδου των αστικών μεταφορών και Logistics και με εποπτεία/παροχή υποστήριξης του υπουργείου να εισάγει νέες υποδομές (πχ κέντρα αστικών εμπορευματικών μεταφορών, microconsolidation, lockers κλπ) και τρόπους μεταφοράς (π.χ ηλεκτρικά οχήματα, συνεργασία εταιρειών επι οχήματος, «κινούμενες» αποθήκες, συμμετοχή πολιτών στην διανομή κλπ), για κάθε πόλη, ώστε να διασφαλιστούν οι όροι ποιότητας περιβάλλοντος, αποδοτικότητας των διανομών και ανθεκτικότητας του συστήματος αστικών μεταφορών και Logistics.

Χωρίς καμία αναβολή και με πρωτοβουλία του ΥΠΟΜΕΔΙ πρέπει να συνταχθούν προδιαγραφές και να προχωρήσει η εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμων Αστικών Μεταφορών και Logistics για τις σημαντικότερες πόλεις της χώρας.

Επίσης, θα χρειαστούν κίνητρα και στρατηγική για **α)** την ανάπτυξη υποδομών consolidation centers νέου τύπου, **β)** την εισαγωγή νέων στόλων (ηλεκτρικά, modular κλπ) στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές αλλά και **γ)** τη συνεργασία μεταξύ εταιρειών για κοινή χρήση υποδομών και μέσων σε αστικό περιβάλλον και μείωση του αριθμού των οχημάτων που εισέρχονται στα αστικά κέντρα για φυσική διανομή.

Παρατηρητήρια Κινητικότητας & Παρατηρητήριο

Logistics

Αν σήμερα λειτουργούσε το Παρατηρητήριο Logistics και ένα ηλεκτρονικό παρατηρητήριο κινητικότητας σε κάθε μεγάλη πόλη, θα μπορούσαν να υποστηρίξουν το σχεδιασμό της επόμενης ημέρας.

Η κατάσταση του κορωνοϊού ανέδειξε την σημασία της διαθεσιμότητας των δεδομένων για την διαχείριση λειτουργιών που σχετίζονται με την κρίση.

Εταιρείες, όπως η TOM TOM και η Google αλλάζουν στάση και ανοίγουν τα δεδομένα τους για χρήση από επιχειρήσεις και οργανισμούς.

Τώρα, πιο πολύ από ποτέ πρέπει να γίνει ο σχεδιασμός των υποδομών και των μέτρων για την στήριξη των βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Η χρήση αυτών των δεδομένων για την εξαγωγή γνώσης για την διαχείριση της κρίσης και τον προγραμματισμό της επόμενης ημέρας στην κινητικότητα και τα logistics είναι το σημαντικό τμήμα στο puzzle της προσαρμογής.

Με αυτά τα δεδομένα μπορεί **α)** να εκτιμηθεί η μελλοντική ζήτηση σε μακρύ και κοντινό ορίζοντα και να οργανωθούν οι αλυσίδες logistics και τα συστήματα μεταφορών σύμφωνα με τη ζήτηση και να γίνουν πιο προσαρμοστικά στις διακυμάνσεις της, **β)** να αναγνωριστούν συμπεριφορές και προτιμήσεις και **γ)** να ποσοτικοποιηθεί το reference scenario για κάθε σύστημα μεταφορών και logistics.

Στην Ελλάδα υπάρχει πολύ τεχνογνωσία και εμπειρία που πρέπει να την χρησιμοποιήσουμε για «να παράγουμε γνώση από τα δεδομένα» (π.χ. <https://smartmlab.imet.gr/>, <https://www.thessmd.imet.gr/> Thessaloniki mobility Living Lab -Thessm@ll: ηλεκτρονικό παρατηρητήριο κινητικότητας/ζωντανό εργαστήριο ανάλυσης μεγάλων δεδομένων, μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ζωντανών Εργαστηρίων ENoLL, συντονίζει το IMET/EKETA).

Το να μάθουμε τη σημερινή κατάσταση και να τη συγκρίνουμε με το παρελθόν και το μέλλον είναι βασική «άσκηση γνώσης» πριν την άσκηση πολιτικής.

Επομένως, μελέτη των επιπτώσεων από το κορωνοϊό στη κινητικότητα και τα Logistics, στήριξη και ανάπτυξη ηλεκτρονικού εθνικού παρατηρητήριου logistics και ανάπτυξη ηλεκτρονικών αστικών παρατηρητηρίων κινητικότητας και city logistics.

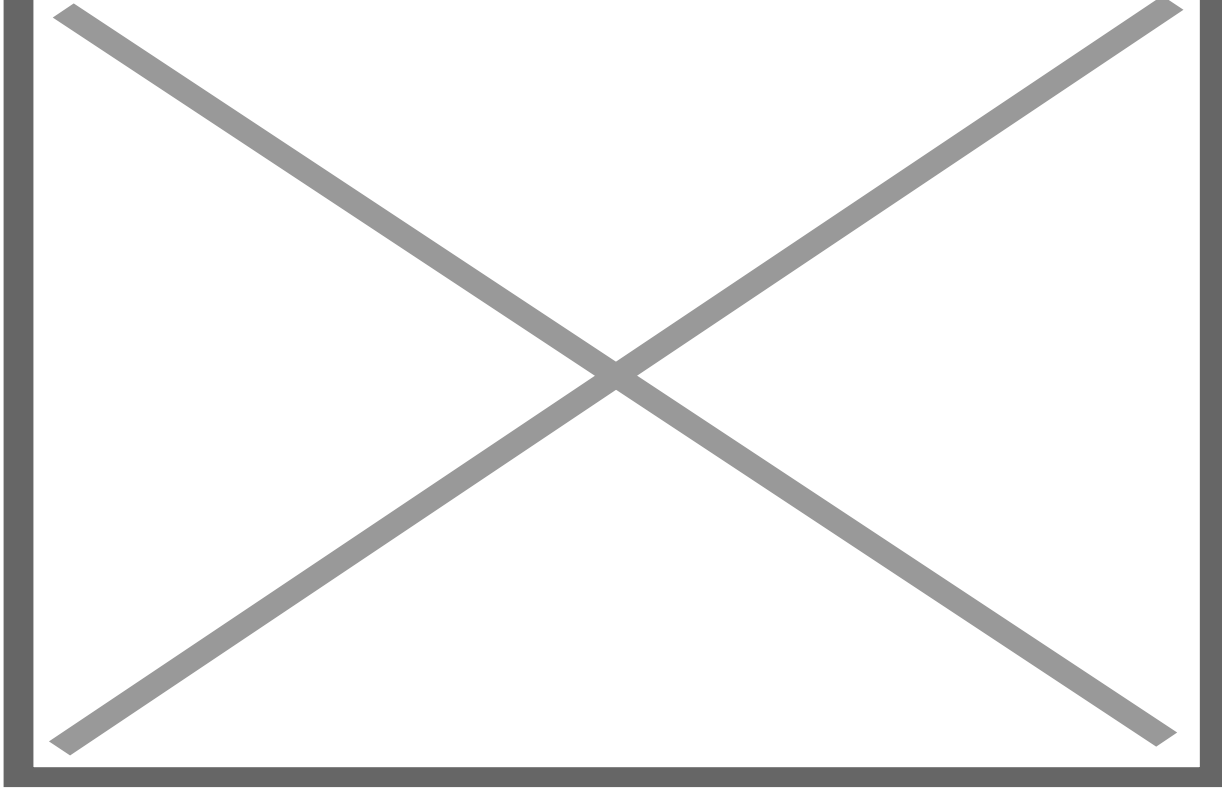
4. Σχέδια εναλλακτικής εφοδιαστικής για περιόδους κρίσεων (Crisis Alternative Urban Logistics Plans)

Η κατακόρυφη αύξηση της ζήτησης για παραδόσεις κατ' οίκον κατά την περίοδο του κορωνοϊού δημιούργησε τεράστια πίεση στη διαχείριση αποθεμάτων και τη διανομή προϊόντων από τις επιχειρήσεις ειδών διατροφής (supermarkets, μικρά σημεία λιανικής) και ταχυμεταφορών.

Καθώς η διαθέσιμη χωρητικότητά τους (σε μέσα και ανθρώπινο δυναμικό) δεν μπορούσε να καλύψει την ζήτηση, η αδυναμία παραδόσεων ή/και οι σημαντικές καθυστερήσεις παράδοσης, αποτέλεσαν τον κανόνα.

Σε άλλες χρονικές περιόδους τα προβλήματα αυτά θα είχαν ως αρνητική επίπτωση μόνο την υποβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των καταναλωτών, στην συγκεκριμένη περίοδο (εν μέσω της απαιτούμενης κοινωνικής απόστασης) όμως έχουν ένα πρόσθετο, πιο σημαντικό αρνητικό αποτέλεσμα:

την **αδυναμία αντικατάστασης των προσωπικών μετακινήσεων** για την αναπλήρωση ειδών διαβίωσης με τις παραδόσεις κατ' οίκον και τη συνεπαγόμενη περαιτέρω δυνητική έκθεση του πληθυσμού.



Αν και

σημαντικές προσπάθειες καταβάλλονται από τους δήμους, ιδιαίτερα όσον αφορά ομάδες υψηλού κινδύνου (π.χ. ηλικιωμένοι), στο πλαίσιο προγραμμάτων όπως το «Βοήθεια στο σπίτι», οι ανάγκες που δημιουργούνται κατά τη διάρκεια μιας κρίσης ανάλογης με αυτήν που βιώνουμε, απαιτούν τη δυνατότητα παρεμβάσεων με θετικό αντίκτυπο σε ευρύτερα τμήματα της κοινωνίας, ενεργοποιώντας και συντονίζοντας πόρους (εγκαταστάσεις, εξοπλισμό, ανθρώπινο δυναμικό) και ενσωματώνοντας αποτελεσματικές δράσεις εθελοντικής προσφοράς.

Τα προτεινόμενα **Σχέδια Εφοδιαστικής Αστικής Ανθεκτικότητας**, θα στοχεύουν στην ταχεία αύξηση της δυνατότητας διανομής αγαθών/προϊόντων στον αστικό ιστό, με:

- τον καθορισμό διαδικασιών οργάνωσης και κάλυψης των απαιτήσεων διανομής αγαθών, ενσωματώνοντας εναλλακτικούς τρόπους παράδοσης (π.χ. μεταφορικά μέσα της δημοτικής αρχής, πολίτες που μετακινούνται για άλλους λόγους και μπορούν να αναλάβουν την παράδοση για κάποιο συμπολίτη τους στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο, ενεργοποίηση μικρών σημείων παράδοσης σε καταστήματα της γειτονιάς, κλπ.) και χρησιμοποιώντας μη-χρηματικούς τρόπους αμοιβής για αυτούς που παρέχουν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες,

- την ανάπτυξη τεχνολογικής υποδομής (collaborative urban logistics platforms, π.χ. paradosi.gov.gr), οι οποίες θα παρέχουν σε τοπικό επίπεδο τη δυνατότητα: **(α)** σύζευξης της ζήτησης για παραδόσεις με την προσφορά εναλλακτικών τρόπων παράδοσης, **(β)** βελτιστοποίησης των χρησιμοποιούμενων τρόπων και μέσων

παράδοσης με βάση την κρισιμότητα των προς παράδοση προϊόντων (π.χ. άμεση προτεραιότητα σε φάρμακα) και τη διαθεσιμότητα πόρων.

Φωτογραφία Γεωργία Αϋφαντοπούλου
Γεωργία Αϋφαντοπούλου,

Image not found or type unknown

Research Director – Deputy Director στο EKETA / IMET