



<https://www.metaforespress.gr>

---

## **Luis Blancas, World Bank: Μεταφορές - Logistics θα γίνουν πιο άμεσοι διαμεσολαβητές της οικονομικής ευημερίας**

---

2021/05/11 05:34 στην κατηγορία LOGISTICS

---

Λίγο πριν από την σημερινή ομιλία του στο [Delphi Economic Forum](#) και στη συνεδρία «GREECE AS A LOGISTICS GATEWAY CONNECTING EUROPE», ο κ. Luis Blancas, Transport Specialist της World Bank **παραχώρησε αποκλειστική συνέντευξη στο metaforespress.gr.**

Ο κ. Blancas αναφέρεται στις προκλήσεις που αντιμετώπισε ο ευρύτερος κλάδος των εμπορευματικών μεταφορών και των logistics την περίοδο της πανδημίας, υποστηρίζοντας ότι είναι στο «DNA» του κλάδου η αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων και καταστάσεων.

Παράλληλα, σημειώνει ότι διαβλέπει ευκαιρίες στον τομέα, ώστε να αναδειχθεί ισχυρότερος από την πανδημία και να γίνει πιο άμεσος διαμεσολαβητής της οικονομικής ευημερίας στο μέλλον, μέσω της αύξησης της παραγωγικότητας, της ανόδου των εξαγωγών και της δημιουργίας θέσεων εργασίας.

**Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό**

**-Η πανδημία δημιούργησε μεγάλη ανισορροπία στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα και στον τομέα των μεταφορών / logistics. Πιστεύετε ότι ο κλάδος αντιμετώπισε με επιτυχία την πρόκληση; Έγινε σωστή και αποτελεσματική διαχείριση της διανομής των προϊόντων;**

-Η παγκόσμια βιομηχανία μεταφορών και εφοδιαστικής έχει, γενικά, ανταπεξέλθει των προκλήσεων που θέτει η πανδημία.

Υπάρχουν εξαιρέσεις σε αυτό, όπως ορισμένα σημεία συμφόρησης στην αλυσίδα εφοδιασμού που προκαλούνται ή επιδεινώνονται από την πανδημία, αλλά γενικά η συνέχεια στη ροή των εμπορευμάτων, ιδίως από το δεύτερο εξάμηνο του 2020, είναι αξιοσημείωτη.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, για παράδειγμα, αντέδρασε γρήγορα και με ευελιξία για να κάνει προσαρμογές στα δίκτυά της, ώστε να ταιριάζει καλύτερα με την προσφορά και τη ζήτηση κατά τη διάρκεια των lockdown και της αναστολής της λειτουργίας εργοστασίων σε μέρη, όπως η Κίνα, και να επαναφέρει στη συνέχεια την μεταφορική ικανότητα, καθώς μειώθηκαν οι περιορισμοί των lockdown.

Η πανδημία, καθώς και άλλα μεγάλα γεγονότα (συμπεριλαμβανομένων συμβάντων που σχετίζονται με το κλίμα, όπως πλημμύρες και ακραία καιρικά φαινόμενα, μη κλιματικές καταστροφές, όπως σεισμοί και λειτουργικά «σοκ», όπως το πρόσφατο περιστατικό στο κανάλι του Σουέζ), έχουν υπογραμμίσει τη σημασία της προσαρμοστικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας, της ανθεκτικότητας και της ροής πληροφοριών

Το αποτέλεσμα ήταν ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία συνέβαλε, τόσο στη συνέχεια της αλυσίδας εφοδιασμού, όσο και στη δική της οικονομική επιβίωση, η οποία ιστορικά έχει υποστεί σημαντικές, συχνά καταστροφικές, κυκλικές διακυμάνσεις.

Μια παρόμοια ιστορία μπορεί να ειπωθεί για την ενδοχώρα, και ιδίως για την αστική, εφοδιαστική στις χώρες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος, όπου το ηλεκτρονικό εμπόριο αναπτύχθηκε ραγδαία κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

Οι καταναλωτές και το ευρύ κοινό σε πολλές χώρες καλούνται **να αναγνωρίσουν την προσπάθεια των φορέων εκμετάλλευσης φορτηγών και αποθηκών**, καθώς – παρά τις διακυμάνσεις – συνέχισαν να λειτουργούν κάτω από δύσκολες συνθήκες, θέτοντας συχνά τους δικούς τους εργαζόμενους σε κίνδυνο.

Δεν πρέπει να μας εκπλήσσει αυτό, διότι η εφοδιαστική έχει, στον «πυρήνα» της, τη διαχείριση «εξαιρέσεων» και την αντιμετώπιση διαταραχών.

Αυτό κάνουν οι μεταφορείς εμπορευμάτων, οι εταιρείες φορτηγών, οι φορείς εκμετάλλευσης αποθηκών και άλλοι πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής τρίτων (“3PL”) καθημερινά για λογαριασμό των πελατών τους, σε πολύ δύσκολα περιβάλλοντα, συμπεριλαμβανομένης της παγκόσμιας πανδημίας.

Πράγματι, η ανθεκτικότητα στις αλυσίδες εφοδιασμού έχει γίνει τα τελευταία χρόνια, ιδίως τα χρόνια μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2009, στρατηγικός διαφοροποιητής και **κινητήριοι δύναμη της κερδοφορίας για τις επιχειρήσεις.**

Αυτό που έχουμε δει είναι ότι, σε αντίθεση με τις αντιλήψεις ότι υπάρχει μια «ανταλλαγή» μεταξύ της ανθεκτικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας και του κόστους εφοδιαστικής, τα μέτρα ανθεκτικότητας μπορούν, τόσο να μειώσουν το κόστος, όσο και να ενισχύσουν την επιχειρησιακή συνέχεια.

**-Υπάρχουν εκτιμήσεις ότι θα χρειαστεί χρόνος για να επιστρέψει το παγκόσμιο εμπόριο στην «κανονικότητα». Ενστερνίζεστε την άποψη αυτή; Κατά την τρέχουσα περίοδο, πιστεύετε ότι ο τομέας των μεταφορών / εφοδιαστικής είναι καλά προετοιμασμένος για να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες;**

-Το εμπόριο συσχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την αύξηση του ΑΕΠ – δηλαδή με τη γενική οικονομική δραστηριότητα.

Και οι προσδοκίες προς το παρόν είναι ότι η παγκόσμια οικονομία θα ανακάμψει γρήγορα το 2021 σε σχέση με το 2020 και στη συνέχεια θα συνεχίσει να αναπτύσσεται με περίπου τον ίδιο ρυθμό που έκανε τα περισσότερα χρόνια πριν από την έναρξη του COVID-19.

Η πανδημία επηρέασε τα καταναλωτικά πρότυπα, προκαλώντας τη μετάβαση από την κατανάλωση υπηρεσιών και «εμπειριών» (όπως ταξίδια και φιλοξενία) σε καταναλωτικά (και ιδίως οικιακά) αγαθά, γεγονός που οδήγησε σε γρήγορη και διαρκή ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό το αποτέλεσμα της διαρκούς ζήτησης ήταν μεγαλύτερο από το αναμενόμενο.



Σε

συνδυασμό με τις διαταραχές που σχετίζονται με την πανδημία από την πλευρά της προσφοράς, όπως λιγότερο προβλέψιμη διαθεσιμότητα εργαζομένων σε τομείς, όπως λιμάνια και κέντρα εσωτερικής εφοδιαστικής ή έλλειψη κενών εμπορευματοκιβωτίων, καθώς άλλαξαν τα πρότυπα επανατοποθέτησης εμπορευματοκιβωτίων, η αύξηση της ζήτησης οδήγησε σε συμφόρηση, όπως καθυστερήσεις στα λιμάνια, ακόμη και όταν το φορτίο συνέχισε να κινείται και να φτάνει στους τελικούς καταναλωτές.

Ωστόσο, η αναντιστοιχία προσφοράς - ζήτησης είχε οδηγήσει σε αύξηση των τιμών μεταφοράς, ιδίως των τιμών αποστολής.

**Συνολικά, ανησυχώ λιγότερο για την αποδοτικότητα των αλυσίδων εφοδιασμού από ό, τι για την αύξηση του κόστους μεταφοράς σε χώρες υψηλού, μεσαίου και χαμηλού εισοδήματος, οι οποίες ενδέχεται να καθυστερήσουν για κάποιο χρονικό διάστημα και να μεταφερθούν στους τελικούς καταναλωτές με τη μορφή υψηλότερων τιμών.**

Ακόμα, εξακολουθώ να αναμένω ότι οι άλλες (πολύ πιο θετικές) τάσεις που διαμορφώνουν την παγκόσμια εφοδιαστική, όπως μια ανανεωμένη παγκόσμια ώθηση για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και η σημαντική πρόοδος προς την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, θα οδηγήσουν σε αύξηση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών σε γενικές γραμμές που θα συμβάλει στη διατήρηση του κόστους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των επιβλαβών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των τοπικών ρύπων που προκαλούνται από τη μεταφορά.



Σε γενικές γραμμές, διαβλέπω ευκαιρίες για τον τομέα της εφοδιαστικής, ώστε να αναδειχθεί ισχυρότερος από την πανδημία και να γίνει πιο άμεσος διαμεσολαβητής της οικονομικής ευημερίας στο μέλλον - όπως μέσω της αύξησης της παραγωγικότητας, της αύξησης των εξαγωγών και της δημιουργίας θέσεων εργασίας - από ό, τι στο παρελθόν.

**-Η πανδημία επιτάχυνε τις επενδύσεις σε εξοπλισμό, δικτύωση και ψηφιοποίηση. Θα συνεχιστεί αυτή η τάση;**

-Ναι, γιατί αυτές οι επενδύσεις θα είναι κρίσιμες για την ικανότητα των εταιρειών μεταφορών και εφοδιαστικής να ανταγωνίζονται και να παρέχουν βέλτιστες υπηρεσίες.

Πιστεύω ότι οι προσδοκίες των ιδιοκτητών φορτίου από τους παρόχους υπηρεσιών logistics αυξάνονται με την πάροδο του χρόνου.

Η πανδημία, καθώς και άλλα μεγάλα γεγονότα (συμπεριλαμβανομένων συμβάντων που σχετίζονται με το κλίμα, όπως πλημμύρες και ακραία καιρικά φαινόμενα, μη κλιματικές καταστροφές, όπως σεισμοί και λειτουργικά «σοκ», όπως το πρόσφατο



της ροής

ψηφιοποίηση και η δικτύωση αποτελούν τον «πυρήνα» για να κάνουν τις αλυσίδες εφοδιασμού πιο ευέλικτες, ανθεκτικές και ικανές να παρέχουν πληροφορίες σε

πραγματικό χρόνο.

Αυτό το βλέπω ως μόνιμη τάση που θα διαμορφώσει τη βιομηχανία logistics για τις επόμενες δεκαετίες, όπου οι διπλές επιταγές της αποδοτικότητας και των νέων περιβαλλοντικών προτύπων λειτουργούν σε συνδυασμό με την έναρξη νέων ψηφιακών τεχνολογιών και τη διαπίστωση μιας παγκόσμιας ώθησης για την αλλαγή του κλίματος, όπως δίδεται, ως παράδειγμα, από την Πράσινη Συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**-Το “Last - mile“, δηλαδή η παράδοση προϊόντων στο σπίτι ήρθε στο προσκήνιο την περίοδο της πανδημίας. Τι κινήσεις πρέπει να κάνουν οι εταιρείες μεταφορών / logistics;**

-Η ανάπτυξη που έχουμε δει στο ηλεκτρονικό εμπόριο μεταξύ επιχειρήσεων και καταναλωτών (B2C), που εκτινάχτηκε σε πολλές αγορές (ιδιαίτερα σε χώρες με υψηλό εισόδημα) κατά τη διάρκεια της πανδημίας, είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα μείνει τα επόμενα χρόνια.

Αυτό σημαίνει ότι οι εταιρείες θα **αναβαθμίζουν ολοένα και περισσότερο τομείς, όπως η αστική εφοδιαστική, η αστική κινητικότητα και η δραστηριοποίηση σε τοπικό / αστικό επίπεδο.**

Ορισμένες εταιρείες ενδέχεται να αποφασίσουν να φέρουν τουλάχιστον μέρος της εφοδιαστικής τους εσωτερικά, μέσω ιδιωτικών μέσων που μπορούν να ελέγξουν καλύτερα, ενώ άλλες θα γίνουν πιο επιλεκτικές στην επιλογή των παρόχων υπηρεσιών τους για υπηρεσίες διαλογής και παράδοσης.

Η ανθεκτικότητα στις αλυσίδες εφοδιασμού έχει γίνει τα τελευταία χρόνια, ιδίως τα χρόνια μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2009, στρατηγικός διαφοροποιητής και κινητήριος δύναμη της κερδοφορίας για τις επιχειρήσεις

Από την πλευρά τους, οι μεταφορείς και οι πάροχοι εφοδιαστικής τρίτων θα πρέπει να προσαρμοστούν σε περιβάλλοντα, όπου το ηλεκτρονικό εμπόριο είναι πιο εμφανές, επιταχύνοντας, για παράδειγμα, τις προσπάθειες ηλεκτροκίνησης των αστικών στόλων τους, αναδιοργανώνοντας τις εγκαταστάσεις διανομής για παραδόσεις λιανικής τελευταίου μιλίου ή πιο προσεκτικής ευθυγράμμισης των λειτουργιών τους, ώστε να συμμορφώνονται με τις τοπικούς (αστικές / περιφερειακές) ανάγκες.

Τέλος, τόσο οι αποστολείς, όσο και οι πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής θα πρέπει να

εμβαθύνουν τις προσπάθειές τους να συνεργαστούν και να έρθουν σε συζητήσεις με τις τοπικές κυβερνήσεις.

Αυτό μπορεί να βοηθήσει στην καλύτερη κατανόηση και τον επηρεασμό του σχεδιασμού και των κανονιστικών αποφάσεων από κυβερνητικούς φορείς.

Μπορεί επίσης να βοηθήσει τις επιχειρήσεις να συμμετάσχουν καλύτερα σε σχέδια δημόσιου - ιδιωτικού τομέα για να καταστήσουν την εφοδιαστική πιο αποτελεσματική, όπως την ανάπτυξη συστάδων logistics που εξυπηρετούν αστικές περιοχές.

**-Στην αστική κινητικότητα, οι δημόσιες συγκοινωνίες έχουν πληγεί σοβαρά, με πολλούς επιβάτες να επιλέγουν ιδιωτικές μεταφορές. Θα συνεχιστεί η τάση αυτή;**

-Αυτό παραμένει μια ανοιχτή ερώτηση. Υπάρχουν πολλές «τάσεις» εδώ. Από τη μία πλευρά υπάρχει η επίδραση που επισημαίνετε, για τα άτομα που συνήθιζαν να μετακινούνται με τη δημόσια συγκοινωνιακά μέσα, αλλά είχαν την επιλογή της ιδιωτικής κινητικότητας - δηλαδή, τη χρήση αυτοκινήτου - και που χρησιμοποιούν τώρα τα αυτοκίνητά τους αντί για τις δημόσιες συγκοινωνίες για να ελαχιστοποιήσουν την έκθεση στον ιό.

Υποψιάζομαι ότι τα περισσότερα άτομα σε αυτό τον τομέα θα επιστρέψουν στα μέσα μαζικής μεταφοράς, είτε καθώς η κατανόησή μας για τον ιό συνεχίζει να βελτιώνεται (για παράδειγμα, μάθαμε ότι ο κίνδυνος μόλυνσης στις περισσότερες περιοχές δημόσιων μεταφορών είναι σχετικά χαμηλός) και τα ποσοστά εμβολιασμού συνεχίζουν να αυξάνονται και τα ποσοστά μόλυνσης να μειώνονται.

Στη συνέχεια, υπάρχουν άτομα που δεν χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία και θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν ιδιωτικά αυτοκίνητα, τα οποία, ενώ πιθανότατα θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα, μπορεί να πειστούν να στραφούν στις δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς αυτές γίνονται όλο και πιο προσανατολισμένες στον χρήστη και πιο ευφυείς με τη χρήση νέων τεχνολογιών.



Επίσης,

υπάρχει ο αντίκτυπος των μη μηχανοκίνητων μεταφορών και της μικρο-κινητικότητας (ηλεκτρονικά σκούτερ κ.λπ.), τα οποία έχουν αυξηθεί κατά τη διάρκεια της πανδημίας, σε πολλές περιπτώσεις ωθώντας τους ανθρώπους εκτός από τη χρήση λεωφορείων ή άλλων μορφών μαζικών μέσων μαζικής μεταφοράς, και που μπορεί να γίνουν μακροπρόθεσμα οι εναλλακτικοί τρόποι αστικής κινητικότητας.

Με άλλα λόγια, η καθαρή επίδραση αυτών των «τάσεων» είναι άγνωστη προς το παρόν και οποιαδήποτε εκτίμηση θα είναι αναγκαστικά εναρμονισμένη με το περιβάλλον.

Αυτό που είναι σημαντικό είναι να υποστηρίξουν οι κυβερνήσεις τις δημόσιες συγκοινωνίες και την αστική κινητικότητα ως δημόσια αγαθά και οι τελικοί χρήστες να γνωρίζουν τις διαθέσιμες επιλογές και τον αντίκτυπο της επιλογής των τρόπων για τις κοινότητες, καθώς και για τα άτομα.

Είναι επίσης σημαντικό να είμαστε διαφανείς ως προς τις γνώσεις που συγκεντρώθηκαν και τα διδάγματα που αντλήθηκαν σχετικά με τους κινδύνους που ενέχουν, για παράδειγμα, στη χρήση δημόσιων και ιδιωτικών μεταφορών, ανεξάρτητα από το αν σχετίζονται ή όχι με την πανδημία.

**-Τέλος, ποιο είναι το μέλλον των μεταφορών στα αστικά κέντρα; Τα αυτόνομα και κοινόχρηστα οχήματα;**



-Τα αυτόνομα οχήματα αναμένεται να είναι το μέλλον της κινητικότητας στα αστικά κέντρα – απλώς δεν ξέρουμε πότε, και αυτό είναι πιθανό να πάρει λίγο χρόνο.

Αυτό συμβαίνει επειδή τα αστικά κέντρα είναι τα πιο περίπλοκα, γεμάτα διαφορετικά περιβάλλοντα για την ανάπτυξη αυτόνομων δυνατοτήτων κινητικότητας (σε σύγκριση, για παράδειγμα, ελεγχόμενων περιβαλλόντων, όπως χώροι εκφορτώσεων σε θαλάσσιους λιμένες, κέντρα αποθήκευσης ή ακόμη και υπεραστικές εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων).

**Το μέλλον των πόλεων πρέπει να είναι ένα βιώσιμο, ένα κοινό μέλλον με μεικτές εξελίξεις που συνδέονται με τη διαμετακόμιση που αυξάνει τη δυνατότητα διαβίωσης,** βελτιώνει την ισότιμη πρόσβαση και ενδυναμώνει τις γυναίκες και τους ευάλωτους πληθυσμούς.

Ένα τέτοιο μέλλον θα πρέπει να εγκαθιδρυθεί από τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις μη μηχανοκίνητες μεταφορές, επιτρέποντας ταυτόχρονα στην ιδιωτική κινητικότητα να αντικατοπτρίζει καλύτερα το πραγματικό οικονομικό κόστος από πλευράς περιβαλλοντικού αποτυπώματος, συμφόρησης, οδικής ασφάλειας και άλλων εξωτερικών παραγόντων.

Η επίτευξη αυτού του οράματος, την οποία μοιράζονται πολλές πόλεις σε όλο τον κόσμο, θα βασιστεί σε πολλά χαρακτηριστικά που συλλογικά θα σηματοδοτήσουν την πορεία του μέλλοντος των μεταφορών στα αστικά κέντρα.