

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΗΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Ψυχραιμία, αποφασιστικότητα, συνεργασία: Το τρίπτυχο που κράτησε στη ζωή τα logistics

Τρία ήταν τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα όπλα που έκαναν την εφοδιαστική αγορά να μετράει όσο το δυνατόν λιγότερες πηλγές στη συνεχιζόμενη μάχη με τον COVID-19, το ισχυρότερο μεταπολεμικό σοκ που υπέστη παγκοσμίως: Ψυχραιμία, αποφασιστικότητα και συνεργασία.

Με απλά, καθημερινά ψηφιακά εργαλεία οργανώσαμε ένα μεγάλο ηλεκτρονικό δίκτυο επικοινωνίας το οποίο θέσαμε υπό διαρκή παρακολούθηση. Στόχος μας ήταν να διαπιστώνουμε όσο το δυνατόν πιο έγκαιρα το όποιο πρόβλημα εφοδιασμού που αφορούσε στην αγορά τροφίμων και φαρμάκων ή σε άλλα θέματα που αφορούσαν στο προσωπικό ή τη μεταφορά φορτίων. Θα πρέπει, όμως, να τονιστεί ιδιαίτερος ότι και ο κλάδος της εφοδιαστικής διαδικασίας επέδειξε ζηλευτό και αξιόπαινο επαγγελματισμό και προσήλωσή στον τελικό στόχο που, φυσικά, ήταν η όσο το δυνατόν απρόσκοπτη τροφοδοσία της αγοράς. Όλα τα κλιμάκια των φορέων και των **εκπροσώπων του Συμβουλίου**, εκπροσώπων τους - επιχειρήσεις, σύνδεσμοι, νεοσύστατο Συμβούλιο Εφοδιαστικής- οργανώθηκαν και εργάστηκαν με υποδειγματικό τρόπο με το ευτυχές αποτέλεσμα να κατορθώσουν να ανταπεξέλθουν στις αντίξοες και, φυσικά, πρω-



τόγνωρες εργασιακές συνθήκες που επέβαλε στην αγορά η πανδημία.

Κυβέρνηση, Πολιτεία και εφοδιαστική αλυσίδα σε παράλληλη συνεργασία προέβησαν στην αποτελεσματική ανάπτυξη μοντέλων διαχείρισης κρίσεων (risk management – risk mitigation) καθώς και στον προγραμματισμό της απρόσκο-

πτης διατήρησης των δραστηριοτήτων (business continuity plan) των εταιρειών της εφοδιαστικής με σκοπό την αδιάλειπτη τροφοδοσία της αγοράς.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι αποθηκευτικές εταιρείες που κατά τη διάρκεια της κορύφωσης της κρίσης αποθήκευαν και διένειμαν τρόφιμα ή φάρμακα, δέχθηκαν σημαντική πίεση φόρτου, με κάθετη αύξηση των ροών και των διανομών. Το ίδιο δέχθηκαν και οι εταιρείες που εξυπηρετούν το ηλεκτρονικό εμπόριο, οι οποίες υπέστησαν ένα ισχυρό σοκ αύξησης των απαιτούμενων παραδόσεων, με αιχμή του δόρατος τις εταιρείες ταχυμεταφορών. Όμως το ίδιο δεν επικράτησε στις υπόλοιπες εταιρείες που έβλεπαν τα αποθηκευμένα εμπορεύματα στις αποθήκες να παραμένουν αδιάθετα και η πώληση των παραδόσεων να έχει κάθετα πτωτική ή και μηδενική πορεία.

Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η εφοδιαστική αλυσίδα αντιμετώπισε προβλήμα-



Η σημερινή, η λεγόμενη «επανεκκίνηση» μάς δημιουργεί την ευθύνη όχι μόνο για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του κλάδου αλλά και για την ενίσχυσή του

τα τα οποία έγιναν αντιληπτά μόνο στο τελευταίο στάδιο της παράδοσης σχετικά με τον χρόνο που ο ίδιος ο καταναλωτής ανέμενε. Έτσι, τα σημαντικότερα προβλήματα που παρατηρήθηκαν είχαν σχέση με το home delivery αλλά και με αυτό που ονομάζουμε "τελευταίο μίλι", τη διαδικασία παράδοσης από ένα κέντρο ή μια εγκατάσταση διανομής στον τελικό χρήστη κατά την οποία χρησιμοποιούνται μικρά πακέτα παράδοσης και πολλά μικρά μεταφορικά μέσα. Αυτού του είδους τα προβλή-

ματα παρουσιάστηκαν, κατά κύριο λόγο, στην αγορά των βασικών καταναλωτικών αγαθών, ιδίως στα super market, τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις αποδείχθηκαν ανέτοιμα να διαχειριστούν αποτελεσματικά τόσο τον διακινούμενο όγκο των προϊόντων όσο και τη διαδικασία διανομής αναφορικά με τον τελικό χρήστη. Θα πρέπει, όμως, να σημειωθεί ότι οι ρυθμοί προσαρμογής των ίδιων των εταιρειών στα νέα έκτακτα και εν πολλοίς ακραία δεδομένα αποδείχθηκαν εντυπωσιακό αφού μέσα

σε σύντομα χρονικά διαστήματα βρέθηκαν οι κατάλληλες λύσεις προς όφελος των ελληνικών νοικοκυριών.

Σύμφωνα με στοιχεία που διαθέτουν οι υπηρεσίες του υπουργείου η εσωτερική μεταφορά βρέθηκε μοιρασμένη σε τρεις βασικές κατηγορίες με αντίστοιχα αποτελέσματα αύξησης ή μείωσης του μεταφερόμενου όγκου. Οι εταιρείες που διέθεταν στόλους οχημάτων ψυχόμενου φορτίου ή ειδικού φορτίου (φάρμακα), είχαν να αντιμετωπίσουν τη σημαντική εντατικοποίηση στο έργο τους. Επί της ουσίας παρατηρήθηκε τριπλασιασμός του μεταφερόμενου όγκου, άρα και του τζίρου. Στο ίδιο πλαίσιο αύξησης κινηθήκαν και οι αντίστοιχες εταιρείες μεταφορών ξηρού φορτίου. Στον αντίποδα, οι μεταφορές γενικού ξηρού φορτίου, οι οποίες και αποτελούν το μεγαλύτερο όγκο διακινούμενου φορτίου – άρα και πλήθους εταιρειών - εθνικών μεταφορών, είχαν κάθετη πτώση μεταφορικού έργου 35%-50%.

Είναι καταφανές ότι πρόκειται για την πιο δύσκολη κατάσταση που αντιμετωπίζει ο κλάδος από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και έπειτα. Και η σημερινή, η λεγόμενη «επανεκκίνηση» μάς δημιουργεί την ευθύνη όχι μόνο για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του κλάδου αλλά και για την ενίσχυσή του.

