

Handel zrewolucjonizuje transport? Musi być bardziej “zielono”

data aktualizacji: 2022.11.30



Debatujący na Szczycie Klimatycznym w Egipcie nie mają wątpliwości. Transport musi się zmienić. Natychmiast. Już dziś odpowiada on za 17% emisji gazów cieplarnianych, a tylko dostawa produktów zakupionych w internecie odpowiada za 3%. Do 2040 roku ulicami mają jeździć samochody zeroemisyjne, ale to czas nie tylko na kosztowną rewolucję we flocie.

Już dziś firmy mają bowiem narzędzia budowane w oparciu o inteligentne algorytmy, które pozwalają zmniejszać emisję szkodliwych substancji nawet o połowę. Dane są niepokojące. Transport w e-commerce odpowiada dziś za 3% globalnej emisji gazów cieplarnianych, ale w przypadku braku działań do 2050 roku osiągnie poziom 17%. To tyle, ile produkuje obecnie cała globalna działalność transportowa (lotnictwo, kolej, żegluga, samochody). Rozwiązaniami, aby zatrzymać ten dewastujący środowisko trend, zajmowano się podczas listopadowego Szczytu Klimatycznego w Egipcie. W trakcie tzw. “Dnia Rozwiązań”, któremu przewodziła delegacja Wielkiej Brytanii, rozmawiano o tym jak najszybciej przesiąść się do samochodów bezemisyjnych.

Zatwierdzone w Egipcie dokumenty rozszerzają i przyspieszają rozwiązania przyjęte rok temu w Glasgow. Co więcej do grona 212 dotychczasowych sygnatariuszy (państwa, ale też korporacje) dołączą dwie ważne europejskie gospodarki - Francja i Hiszpania. Podstawowym zobowiązaniem krajów jest doprowadzenie do takiej sytuacji, żeby na ich rynku sprzedawane były wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Tak ma się stać już w 2040 roku, a kraje najszybciej rozwijające się, porozumienia mają dotrzymać pięć lat wcześniej.

Jednak już po roku działania umowy z Glasgow widać pierwsze efekty. Według raportu

opublikowanego przez redakcję Bloomberg'a rok 2022 będzie rekordowy pod względem sprzedaży pojazdów zeroemisyjnych. Samochody elektryczne będą stanowić 13,2% wszystkich aut sprzedanych w pierwszej połowie 2022 roku. Przyspieszy to odchodzenie od paliw kopalnych i tylko w tym roku pozwoli uniknąć zużycia prawie 1,7 miliona baryłek ropy naftowej dziennie, a to stanowi około 3,8% całkowitego popytu.

W Egipcie zawiązano również Koalicję Przyspieszania do Zera (A2Z), której głównym zadaniem będzie promowanie szybszej globalnej transformacji w sektorze samochodów bezemisyjnych, ale przede wszystkim pomoc sygnatariuszom we wdrażaniu tych zobowiązań.

- Widzimy dynamiczny wzrost handlu internetowego na rynkach wschodzących i rozwijających się gospodarek. Już ponad pięć miliardów ludzi ma dostęp do telefonu i sieci, co czyni zakupy przez internet jeszcze bardziej powszechnymi. W krajach Afryki czy w Indiach istnieje konieczność elektryfikacji transportu ostatniej mili, aby zatrzymać dewastację środowiska. Dlatego zadeklarowane wsparcie Stanów Zjednoczonych, Niemiec, Japonii, Holandii, Korei Południowej, Szwecji, czy Wielkiej Brytanii jest niezbędne. Bez odpowiednich globalnych regulacji ani sektor logistyczny ani sama branża e-commerce nie rozwiążą problemu nieekologicznych dostaw. Konsumenci żądają bowiem jak najszybszego dostarczenia zamówionych produktów - podkreśla Aleksandra Szarmach, dyrektor sprzedaży i marketingu w spółce Nethansa, producenta inteligentnej platformy, która pozwala na automatyzację sprzedaży na marketplace'ach takich jak Amazon i Kaufland.de na europejskich rynkach.

Ostatnia mila - pierwszy problem

W skali globalnej dostawa tzw. ostatniej mili (czyli od ostatniego magazynu logistycznego do klienta lub np. do paczkomatu) odpowiada za nawet 50% całkowitej emisji dwutlenku węgla podczas transportu. Według badania przeprowadzonego przez Stand.earth, branża kurierska ostatniej mili emituje rocznie około 500 tysięcy ton dwutlenku węgla w Indiach, trzy miliony ton w Europie i cztery miliony ton w USA.

Co gorsza z badania przeprowadzonego przez Światowe Forum Ekonomiczne w stu największych miastach na świecie do 2030 roku wzrośnie liczba pojazdów dostawczych o 36%. Tylko po to, aby zaspokoić rosnące zapotrzebowanie klientów na całym świecie.

- Wybór jest zero-jedynkowy albo wprowadzamy więcej pojazdów autonomicznych z reguły napędzanych alternatywną i przyjazną dla środowiska energią albo wzrost zapotrzebowania na dostawy rekompensujemy tradycyjnym transportem napędzanym paliwami kopalnymi - zaznacza Aleksandra Szarmach z Nethansy.

Dostawa samochodami autonomicznymi lub dronami to nie są elementy wzięte ze świata si-fi. To zupełnie realna forma transportu. Choćby Starship, estońsko - amerykańskie przedsiębiorstwo produkujące maszyny automatyczne, zanotowało ogromny wzrost popytu na roboty dostawcze. Od czasu pandemii, zrealizowały one już ponad 100 tysięcy autonomicznych dostaw w Wielkiej Brytanii, USA i Europie. Co równie ważne technologia ta jest zdecydowanie bardziej przyjazna środowiskowo również dzięki temu, że ogranicza ruch drogowy w centrach miast.

- Obecnie wiele firm zajmujących się handlem elektronicznym, logistyką, dostawą kurierską, chce wprowadzić rozwiązania transportowe oparte o pojazdy zeroemisyjne, aby dostosować się celów w zakresie zrównoważonego rozwoju. Przez kolejną dekadę będziemy świadkiem rewolucyjnych zmian, ale do tego czasu nadal flota tradycyjna będzie głównym sposobem dostarczenia towarów - podkreśla Aleksandra Szarmach, a następnie dodaje: - Wymiana samochodów i innych środków transportu, to ogromny koszt, wymaga czasu, ale już dziś każda firma może zacząć działać bardziej

świadomie. Nawet te małe mogą więc pomóc w kreowaniu pozytywnych działań konsumentów np. umieszczając komunikaty o swoich zrównoważonych praktykach w opisach produktów i na stronach internetowych, czy za pośrednictwem mediów społecznościowych, a także edukować kupujących i podpowiadać rozwiązania bardziej sprzyjające środowisku – proponuje dyrektor sprzedaży i marketingu w spółce Nethansa.

Przykład? Dokładne informowanie, z czym wiąże się ekspresowa dostawa produktu i o ile mniejsza emisja dwutlenku węgla będzie towarzyszyć tradycyjnej wysyłce. Świadomość tego może sprawić, że to sam konsument postawi na bardziej zrównoważone rozwiązanie. Wszak według agencji Nielsena 73% konsumentów na całym świecie stwierdziło, że byliby gotowi zmienić swoją rutynę zakupową, aby zmniejszyć wpływ na środowisko.

- Nie wszystko, co złe leży, po stronie sprzedawców. Praktyki niektórych kupujących również można zmienić np. nieuzasadnione zwroty towarów spowodowane nieprzemysłanymi zakupami – dodaje Szarmach z Nethansy.

Algorytmy zmniejszają emisję

Z pomocą przychodzą również inteligentne aplikacje, które pomagają firmom w bardziej zrównoważonym planowaniu transportu. Na rynku dostępne są już narzędzia, które bardzo dokładnie obliczają ile dwutlenku węgla potrzeba na produkcję i dostawę towarów. Dzięki nim bardzo łatwo wychwycić jest choćby to w którym miejscu łańcucha dostaw najbardziej "przeleka" emisyjność. Aplikacje wprowadzają metodę grywalizacji, a tym samym rywalizacji z innymi, co jeszcze skuteczniej zachęca do oszczędności.

Konkurowanie z firmami w branży na "bycie eko" zapewne może być dobrym bodźcem do działania, ale jeszcze skuteczniejszą metodą może być współdziałanie i współdzielenie. W przypadku mniejszych i średnich firm chodzi przede wszystkim o powierzchnię magazynową i transport, które dziś nie są w pełni wykorzystywane. Firmy te mogą np. wspólnie wypełnić przestrzeń w pojazdach, aby zapewnić tańszy i bardziej zrównoważony przewóz towarów. Zamiast dwóch czy trzech samochodów na jednej trasie często wystarczy tylko jeden.

Ale to nie wszystko, bo inteligentne algorytmy mogą pomóc zmniejszyć emisję, bo analizują nawet takie czynniki jak ruch uliczny, blokady dróg, problemy z mylnymi adresami i usterki techniczne. Dostawcy oprogramowania przekonują, że z ich pomocą można zmniejszyć emisję prawie o połowę. Jak to możliwe? Samouczące się oprogramowanie ostatniej mili wyposażone w dynamiczny algorytm wyznaczania tras uwzględnia setki ograniczeń biznesowych i rzeczywistych, aby zaplanować optymalne trasy dla kierowców i zapewnić punktualne oraz niezawodne dostawy.

- Zazwyczaj bez odpowiedniego oprogramowania do zarządzania wysyłkami wspierającego funkcje logistyczne, menedżerowie od logistyki działają na ślepo. Bez planowania optymalnych tras dostawy flota jest skazana na porażkę. Wraz z rosnącymi wymaganiami klientów dotyczącymi szybszej dostawy, firmy muszą znaleźć sposoby na spełnienie tych wymagań bez narażania bezpieczeństwa środowiska – puentuje Aleksandra Szarmach z Nethansy.

Fot. Nethansa

Źródło: