

## Studiu prezentat de P3 Logistic Parks: Pandemia generata de COVID-19 accelereaza revoluția comerțului electronic și dezvoltarea segmentului de logistica



**Covid-19 ar putea fi factorul decisiv care declanșează revoluția comercială a secolului XXI. Anul 2020 va rămâne în amintirea tuturor nu doar drept anul pandemiei, ci și drept anul care a generat cele mai multe schimbări în paradigmele de consum sau anul în care comerțul electronic a atins punctul de inflexiune, migrând de la segment de nișă la cel de trend principal.**

Ultimile luni au evidențiat o creștere semnificativă a comerțului electronic, care a înregistrat o evoluție spectaculoasă într-un interval record de timp, iar anul 2020 este apreciat drept un moment de creștere puternică al acestui segment. Comerțul electronic face astfel un salt major și înregistrează cifre importante la nivel global, atingând 4.28 de trilioane de dolari în 2020, cu 27,6% mai mult față de 2019. În consecință, Amazon ajunge să raporteze un venit net din vânzări de 96,1 miliarde de dolari în trimestrul trei din 2020, cu 37% mai mult decât în aceeași perioadă a anului 2019. Cu excepția SUA, Germania este cea mai mare piață de desfacere a Amazon, urmata de Marea Britanie.

**Sinziana Pardhan**, *Managing Director P3 România*, a declarat: “Pandemia a schimbat multe dintre paradigmele existente până acum la nivel social, economic și tehnologic, având impact major asupra obiceiurilor de consum și accelerând nu doar adoptarea internetului, revoluția automatizării și a plăților digitale, ci și tranziția de la comerțul fizic la cel electronic. Cu siguranța multe din tendințele, comportamentele, modurile de lucru și soluțiile care până nu demult pareau futuriste vor fi, în viitorul apropiat, parte integrantă a ceea ce numim noul normal.”

### Europa câștiga teren

Dezvoltarea comerțului electronic în Europa se derulează, de asemenea, într-un ritm accelerat, atingând o creștere de 13.6% în 2019, prezența directă a Amazon în Marea Britanie și Germania reprezentând fără doar și poate o marjă considerabilă a acestui rezultat. Marea Britanie este de departe cea mai mare piață de comerț online B2C din Europa. La rândul său, Europa Centrală adoptă rapid comerțul electronic, Republica Cehia fiind piața cu cel mai considerabil ritm de creștere din regiune. În 2019, segmentul de e-commerce din Cehia a atins valori de 4.4 miliarde de euro, iar rata anuală de creștere până în 2021 este estimată la 16%. Deși marea majoritate a țărilor europene adoptă cu ușurință comerțul electronic, Europa de Est înregistrează cel mai scăzut nivel. Comparativ cu Marea Britanie, unde rata de adopție este de peste 85%, Europa de Est înregistrează, în 2018, cu 26% mai puțini consumatori ai acestui tip de canale. Cu toate acestea, regiunea estică pare să recupereze rapid diferențele, iar creșterea vânzărilor din zona online pentru țările est-europene continuă să evolueze cu o rată anuală estimată la două cifre.

### O privire de ansamblu asupra viitorului segmentului de logistica

Pe fondul convergenței a trei factori importanți - eficiența sporită prin automatizare, planificare bazată pe inteligența artificială și capacitatea de a facilita producția de bunuri și servicii la scară redusă utilizând robotica și printarea 3D – este evidențiat un nou tip de canal de distribuție: PAL supply chain – Personal, Automatizat, Local. Îmbinarea noilor tehnologii este astfel utilizată pentru a crea o rețea logistică capabilă să furnizeze, la cerere, un marketplace generos pentru e-commerce, atât în locațiile urbane, cât și în cele suburbane. Spre exemplu, asemenea Amazon, competitorul JD.com este pregătit să lanseze soluții similare precum depozite automatizate și drone autonome sau roboți rutieri pentru serviciile de livrare. Mai mult, centrul de creștere și inovare al retailer-ului chinez lucrează la dezvoltarea unei rețele de tuneluri subterane constând într-un sistem logistic de tubulaturi ce permit deplasarea marfurilor din mega-depozitele sale către centre de fulfillment regionale sau locale, unde ultima milă a distanței de parcurs până la livrare va fi gestionată de roboți rutieri sau drone autonome.

### **Marea provocare a Europei: creșterea cererii de servicii logistice**

Europa se confruntă cu o creștere sporită a cererii pentru servicii logistice, dar, paradoxal, cu o ofertă redusă de terenuri potrivite acestui tip de dezvoltări. De asemenea, marea majoritate a orașelor europene adoptă sau sunt în curs de adoptare a unor măsuri și inițiative dedicate luptei împotriva schimbărilor climatice și intenționează să reducă numărul mare de autoturisme din zonele centrale ale orașelor, fie prin impunerea unor taxe de congestie, fie prin pietonalizarea zonelor și crearea de piste pentru biciclete. Aceste măsuri au capacitatea de a genera o cerere mult mai ridicată pentru livrarea rapidă a bunurilor și serviciilor, în spațiile de depozitare reduse, incapacitatea de a demola și reconstrui și o infrastructură rutieră deja supraîncărcată se transformă în impedimente. Pentru a se adapta acestui nou val de schimbări, segmentul de logistică va necesita o serie de transformări, iar o soluție ar putea consta în ”refuncționalizarea trecutului”, în speța transformarea parțială sau chiar totală a unor clădiri comerciale.

### **Revenirea la elemente de bază – stația de metrou**

Blocajele de trafic sunt deja o constantă pentru multe orașe, transportul de marfuri reprezentând o mare parte din volumul traficului din zonele metropolitane. O rețea logistică pe baza de tubulaturi subterane ar putea fi soluția pentru multe dintre țările europene, dar și pentru multe companii – timp de sute de ani, rețeaua de tubulatură pneumatică presurizată a fost utilizată pentru transportul de marfuri între orașele europene (rețelele de tubulatură pneumatică erau folosite, pe distanțe scurte, pentru transportul coletelor de mici dimensiuni, cu gabarit redus sau livrări urgente precum corespondența uzuală, documente sau valuta, în interiorul orașelor Londra, Viena, Berlin, Paris și Praga). Astăzi, o serie de noi proiecte reiau sau reanalizează ideea. Marile orașe europene ar putea beneficia de avantajele reconversiei liniilor subterane de metrou sau extinderea liniilor tubulare pneumatice dezafectate și transformarea lor într-o conductă logistică accesibilă 24/24, care să facă legătura între centrele de aprovizionare de la periferia orașului și rețeaua urbană de depozite care deservește comunitatea locală. Actualmente, unul dintre cele mai complexe mega-proiecte care vizează reintroducerea transportului subteran de marfuri este Cargo Sous Terrain (CST), care va conecta cele mai mari centre din Elveția începând cu anul 2031.

### **Refuncționalizarea parcurilor auto: Centre subterane de fulfillment**

Potrivit Națiunilor Unite, 55% din populația globului trăiește în prezent în zone urbane. Acest procent este estimat să atingă 68% până în anul 2050, aspect ce presupune o creștere a populației urbane cu 2,5 miliarde de persoane în următorii 30 de ani. Odată cu dezvoltarea orașelor va crește automat și volumul de trafic, generând supra-populare, ambuteiaje, emisii de carbon, poluare și, în cele din urmă, schimbări climatice. De asemenea, odată evaluate și ajunse la statutul de autonome și 100% electrice, autovehiculele se vor transforma într-un bun pe care oamenii vor prefera să îl închirieze, în detrimentul achiziției. Acest scenariu presupune utilizarea constantă a autoturismelor și o reducere considerabilă a timpului de utilizare propriu-zisă a spațiilor de parcare.

Ca rezultat al acestei tranziții, nevoia pentru un număr cât mai mare de spații de parcare va decelera, oferind

oportunități reale de dezvoltare pentru noi centre urbane de fulfilment. Totodata, parcarile în discuție pot fi regândite drept centre urbane de micro-fulfilment care formează o rețea conectată de hub-uri servite de rețelele de logistică a tubulaturilor pneumatice mai sus amintite. Ideea este deja fructificată. În Paris, spre exemplu, Chronopost operează două astfel de facilități subterane, dintre care prima a fost deschisă în 2005 într-un fostă parcare localizată chiar sub Place de la Concorde, iar a doua, care a fost deschisă în 2013, se află în Beaugrenelle sub o clădire existentă. O altă companie care a profitat de această oportunitate este start-up-ul israelian Fabric, denumit anterior CommonSense Robotics și relocalat la New York acum mai bine de un an. Fabric a combinat tehnologia sistemelor de depozitare robotizate autonome cu infrastructura parcarilor subterane și intenționează să creeze o rețea de centre de micro-fulfilment conectate, între centrele orașelor, prin intermediul parcarilor subterane care au fost reamenajate să devină centre de fulfilment automate. În decembrie 2019, compania a deschis primul centru de acest tip, sub turnul Shalom Meir din centrul orașului Tel Aviv: spațiul în sine are 18.000 de metri pătrați, o înălțime de 11 metri, zone ambientale cu temperaturi controlabile pentru articole proaspete, de unde se pot împacheta și livra marfuri în mai puțin de o oră.

### **Lanțul european de aprovizionare ”PAL” – de la predicție la realitate**

Lanțul european de aprovizionare PAL are, prin urmare, potențialul de a deveni realitate. Printr-un amestec de tehnologii de ultimă generație cum sunt AI, robotica sau vehiculele autonome, împreună cu parte din infrastructura refuncționalizată și conectată – proprietăți dezafectate, parcuri subterane, tuneluri sau tubulaturi pneumatice - țări precum Germania, care afișează prospecte semnificative de creștere a comerțului electronic, vor experimenta o presiune din ce în ce mai vizibilă din partea consumatorilor pentru a oferi soluții de livrare rapide și eficiente din punct de vedere al costurilor.