Transport drobnicowy jako test dojrzałości cyfrowych dokumentów transportowych

TEKST: **Hubert Zaborowski**
CEO & co-founder GreenTransit

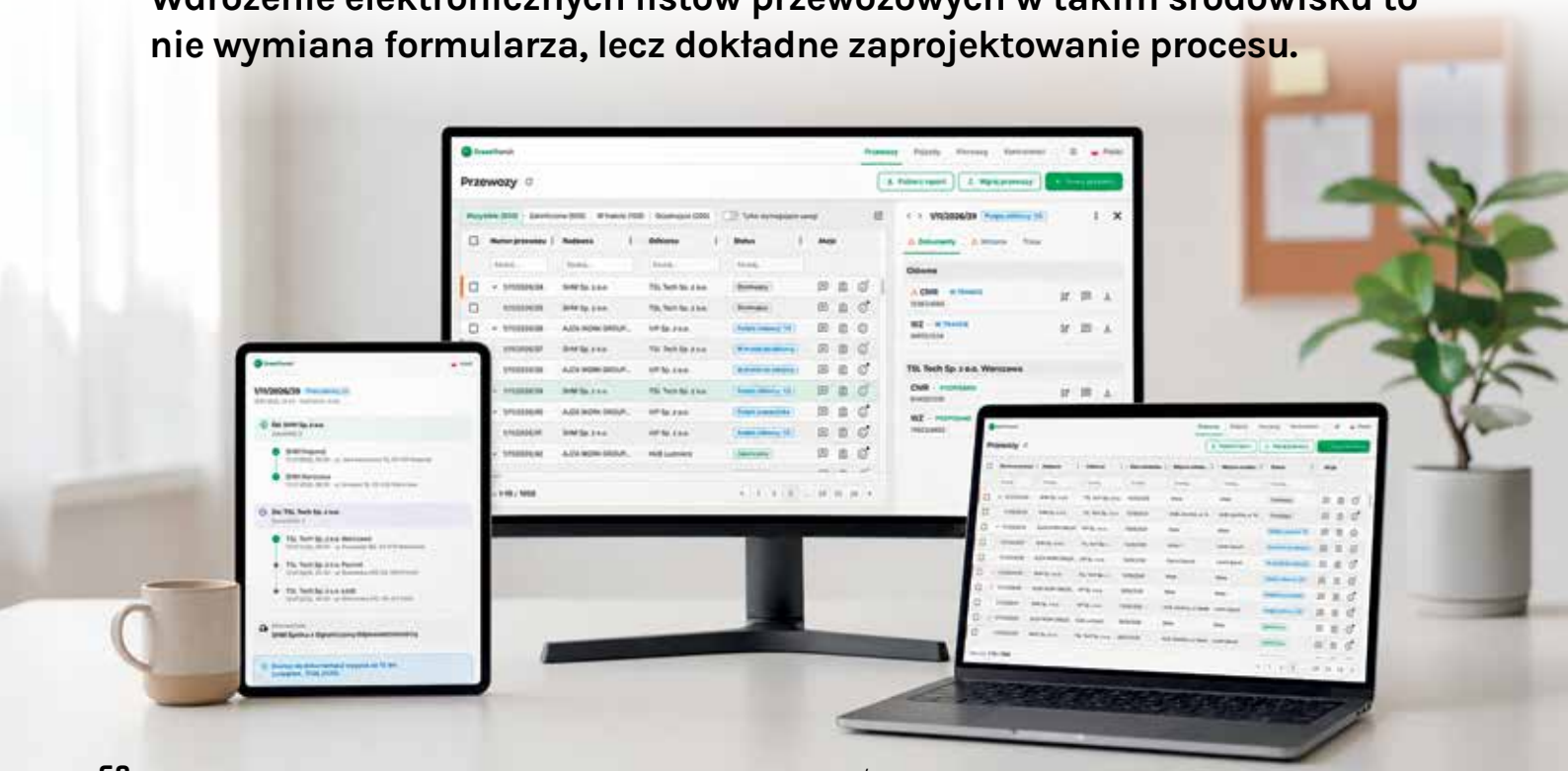
Z artykułu dowiesz się:

01 Jakie są najważniejsze wyzwania w realizacji transportów drobnicowych.

02 Jak zaprojektować cyfrową obsługę transportu drobnicowego.

03 Jakie konkretne efekty operacyjne można uzyskać dzięki wdrożeniu elektronicznego listu przewozowego.

Większość wdrożeń cyfrowych dokumentów transportowych w Polsce dotyczy prostych scenariuszy: jeden transport, jedno zlecenie, jeden odbiorca. Transport drobnicowy to inna skala trudności. Jeden pojazd obsługuje kilkanaście punktów dostawy, każdy odbiorca wymaga osobnej dokumentacji, a obok listu przewozowego biegnie równoległy obieg kwitów paletowych. Wdrożenie elektronicznych listów przewozowych w takim środowisku to nie wymiana formularza, lecz dokładne zaprojektowanie procesu.



Opisane w tym artykule wdrożenie zrealizowane przez GreenTransit dla FM Logistic – jednego z największych operatorów logistycznych działających w Europie – pokazało, że taki poziom złożoności jest wykonalny. I co ważniejsze – można go wdrażać już dziś, bez czekania na pełne regulacje eFTI.

Dlaczego transport drobnicowy jest trudniejszy do cyfryzowania

Cyfryzacja dokumentacji przewozowej wygląda inaczej w transporcie całopojazdowym i inaczej w drobnicowym. W transporcie całopojazdowym jeden dokument odpowiada jednemu zleceniu i jednemu odbiorcy. Struktura jest prosta, a większość dostępnych na rynku rozwiązań radzi sobie z nią dobrze.

Transport drobnicowy działa inaczej. W jednym samochodzie jedzie towar do kilku czy kilkunastu odbiorców. Każdy z nich powinien widzieć wyłącznie swoją część dokumentacji. Kierowca na jednej trasie wykonuje wiele niezależnych operacji – załadunek, kolejne punkty dostawy, zwroty palet, rejestrowanie rozbieżności. Do tego dochodzi odrębny obieg kwitów paletowych, który w tradycyjnym modelu funkcjonuje równolegle i niezależnie od listu przewozowego.

Ta złożoność przez lata była główną barierą cyfryzacji dokumentowej w transporcie drobnicowym. Nie brak woli, lecz brak narzędzia, które poradzi sobie z wieloma odbiorcami na jednej trasie.

Wyzwania operacyjne FM Logistic przed wdrożeniem

FM Logistic realizuje krajowe transporty drobnicowe, w których jeden pojazd obsługuje wiele punktów dostaw dziennie. Przed wdrożeniem cyfrowego obiegu dokumenty papierowe powodowały konkretne problemy operacyjne:

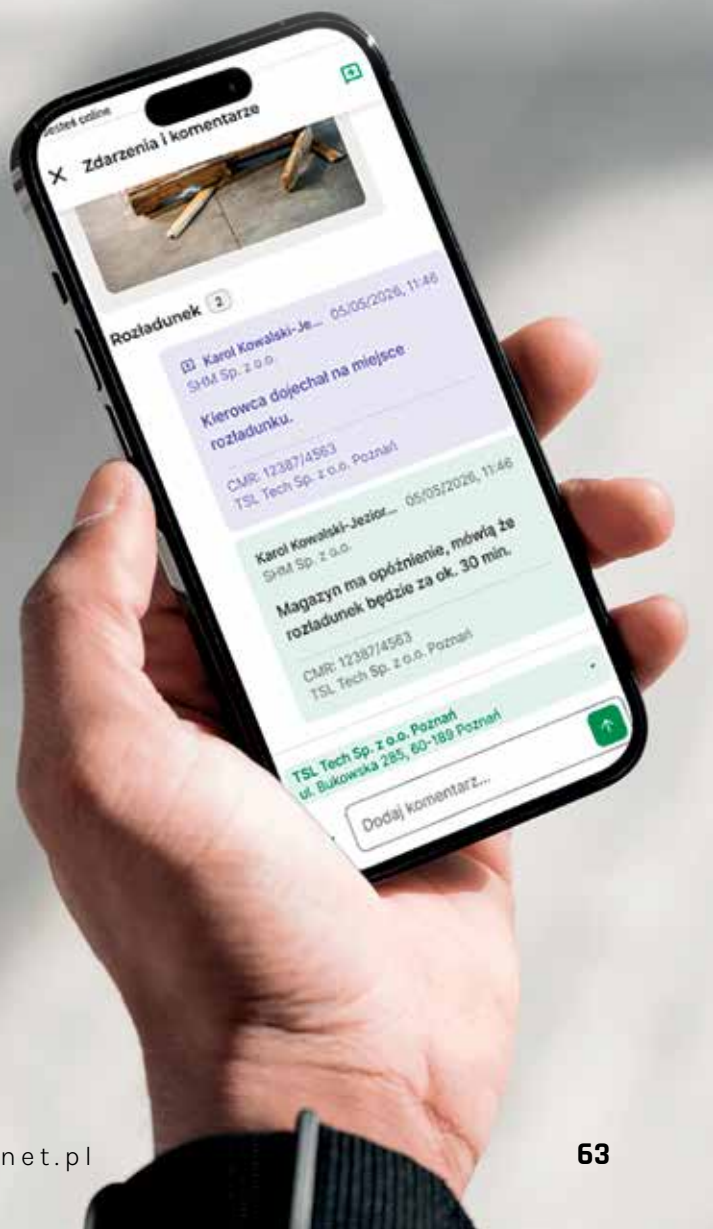
- Kierowca wyjeżdżał z kompletem papierowych listów przewozowych i kwitów paletowych dla wszystkich odbiorców. Ryzyko błędów, brakujących danych i podpisów było proporcjonalne do liczby punktów dostawy.
- List przewozowy i kwit paletowy funkcjonowały jako dwa niezależne obiegi dokumentów – dane musiały być uzgadniane po fakcie, co generowało dodatkową pracę administracyjną.
- Dokumentacja była dostępna dopiero po powrocie kierowcy do oddziału. Jakiekolwiek rozliczenia, weryfikacje czy obsługa reklamacji czekała na fizyczny dopływ papierów.
- Rozliczanie obrotu paletowego wymagało porównywania danych z dwóch niezależnych źródeł – co więcej, danych, które były gromadzone w różnych momentach procesu.

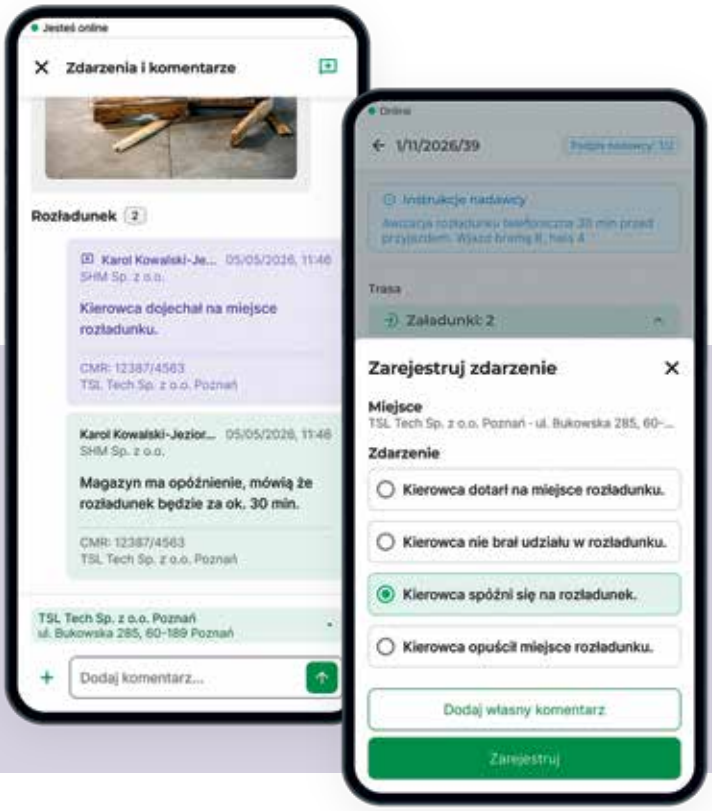
Jak zaprojektowaliśmy cyfrową obsługę transportu drobnicowego

Cel nie był prosty, to nie tylko zamiana papierowych formularzy na cyfrowe odpowiedniki. Chcieliśmy przeprojektować cały obieg tak, żeby działał sprawnie w warunkach wielu odbiorców, dużej liczby operacji i ciągłej zmienności.

Efektem są cztery kluczowe zmiany procesowe:

- **Separacja danych między odbiorcami** – każdy uczestnik procesu widzi wyłącznie dokumentację związaną ze swoją dostawą.





- **Jeden proces zamiast dwóch równoległych obiegów** – list przewozowy i kwit paletowy zostały połączone w jeden ciąg operacyjny obsługiwany przez kierowcę od załadunku do ostatniego punktu dostawy.

- **Automatyczne generowanie dokumentacji z danych systemowych** – integracja systemu FM Logistic z platformą GreenTransit sprawiła, że dokumentacja nie jest ręcznie tworzona na podstawie oddzielnych danych – powstaje automatycznie zgodnie z informacjami już obecnymi w systemie operacyjnym.

- **Rejestracja zdarzeń w miejscu ich powstawania** – załadunek, potwierdzenie dostawy, zwroty palet, rozbieżności – każde zdarzenie jest rejestrowane bezpośrednio przez kierowcę w momencie jego wystąpienia.

Co zmieniło się w praktyce

Uczestnicy procesu wskazują kilka konkretnych efektów operacyjnych:

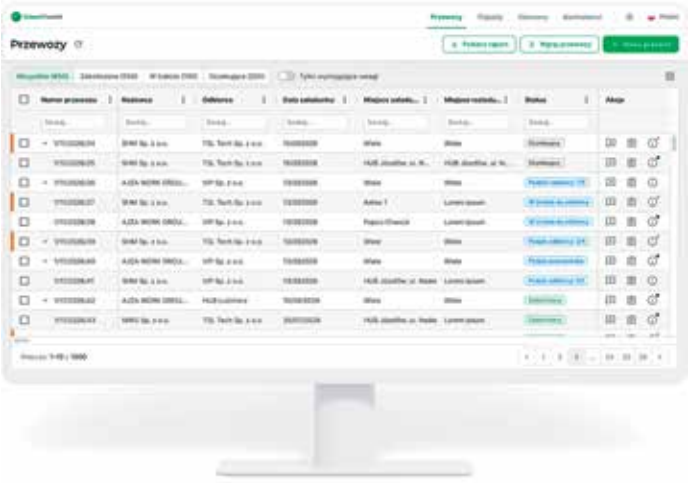
- Kierowca pracuje na jednym cyfrowym dokumencie przez cały czas trwania transportu. Bez papierowych kopii dla każdego odbiorcy, bez ryzyka zgubienia czy uszkodzenia, bez ręcznego wypełniania tych samych danych kilkakrotnie.

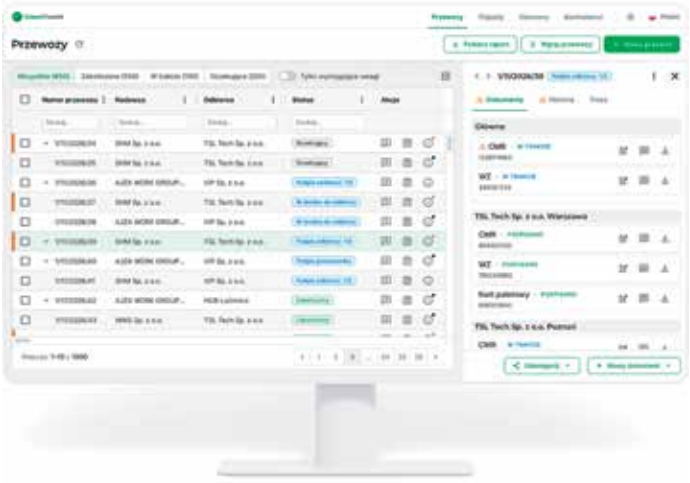
- Weryfikacja przyjmowanych zleceń odbywa się już podczas załadunku. System od początku operuje na rzeczywistym zakresie przewozu, a wszelkie rozbieżności są widoczne natychmiast.

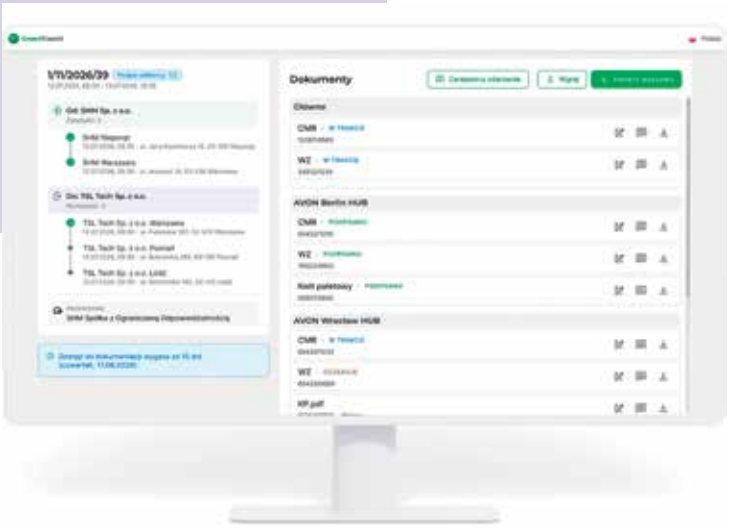
- Rozliczenie obrotu paletowego opiera się na jednym źródle danych. Dane z dostawy są jednocześnie podstawą do rozliczeń – bez dodatkowego etapu uzgadniania między dokumentami.

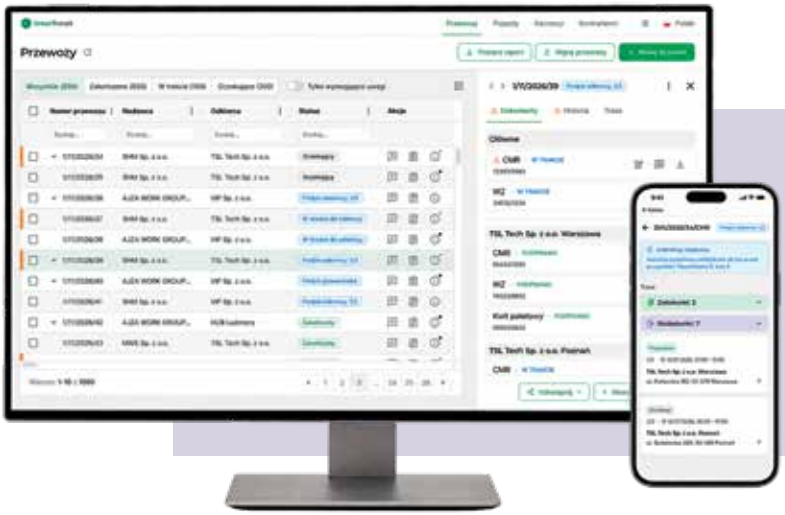
- Dokumentacja jest dostępna natychmiast po zakończeniu operacji. Obsługa reklamacji, analizy operacyjne i rozliczenia mogą rozpoczynać się bez czekania na papier.

– Transport to jeden z najbardziej wymagających obszarów operacyjnych, gdzie precyzja, czas i elastyczność odgrywają kluczową rolę. Zastąpienie równoległych, papierowych obiegów jednym zintegrowanym procesem cyfrowym okazało się dla FM Logistic prawdziwym przełomem. Nasze zespoły zyskały dostęp do danych o dostawach w czasie rzeczywistym, a kierowcy mogą w pełni skupić się na swoim głównym zadaniu, zamiast na administrowaniu dziesiątkami formularzy. To innowacyjne wdrożenie jest dla nas ważnym krokiem wyprzedzającym nadchodzące regulacje eFTI. Udowadniamy tym samym, że skomplikowane i rozproszone środowisko LTL można z sukcesem cyfryzować już dzisiaj – mówi Radosław Urbański, senior process, project and software development manager CE w FM Logistic.









Co to wdrożenie oznacza dla rynku

Analizując przebieg tego projektu, warto zatrzymać się przy kilku wnioskach, które wykraczają poza sytuację samego FM Logistic.

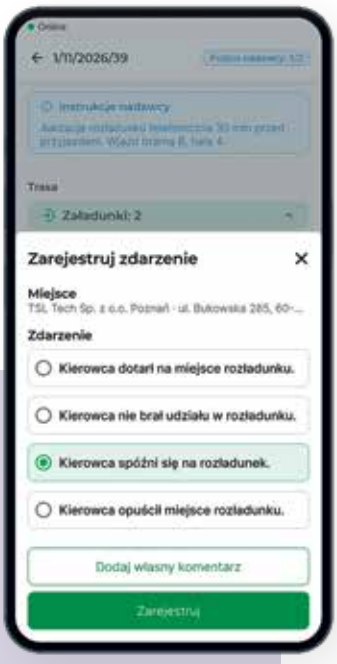
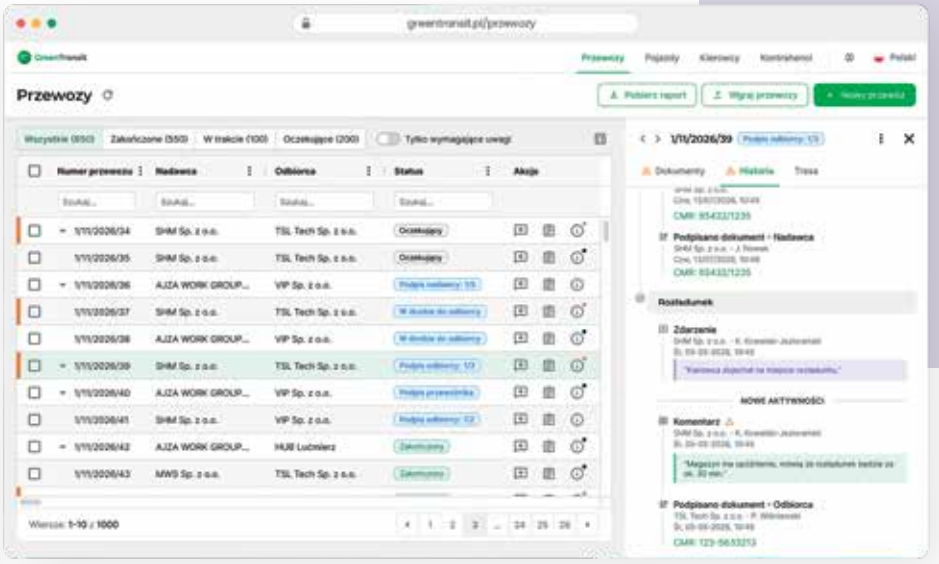
Po pierwsze: cyfryzacja dokumentów nie wymaga jednoczesnej gotowości wszystkich uczestników łańcucha dostaw

Operator logistyczny, przewoźnik lub nadawca może porządkować i automatyzować własne procesy niezależnie od poziomu cyfryzacji swoich klientów czy partnerów.

Po drugie: poziom złożoności transportu drobnicowego jest dziś możliwy do obsłużenia cyfrowo

Jeszcze kilka lat temu było to organizacyjnie i technologicznie trudne. Dziś istnieją narzędzia, które potrafią obsłużyć wielu odbiorców w jednym przejeździe, połączyć odrębne obiegi dokumentów i zintegrować się z systemami operacyjnymi operatora.

Po trzecie: okno czasowe do spokojnego wdrożenia jest ograniczone

Od 9 lipca 2027 roku organy kontrolne w całej Unii Europejskiej będą zobowiązane akceptować elektroniczne dokumenty transportowe. Polskie regulacje umożliwiające pełnoprawne stosowanie e-dokumentów w transporcie krajowym są w toku legislacyjnym. Firmy, które zaczną wdrożenie w 2026 roku, mają realny czas na przetestowanie i ustabilizowanie systemów przed wejściem w życie regulacji. Firmy, które poczekają – będą wdrażać pod presją czasu.

Wdrożenie w FM Logistic pokazuje, że ta decyzja nie wymaga czekania na pełną gotowość regulacyjną ani na cyfryzację wszystkich partnerów. Wymaga dobrego zaprojektowania procesu i narzędzia, które ten proces obsłuży. ■