

Raport:

Elektroniczny list przewozowy E-CMR -

badanie ankietowe



maj 2021



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa
Obywatelskiego ze środków Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich
NOWEFIO na lata 2021-2030



Wprowadzenie do tematu	3
Charakterystyka ankietowanych	5
Czy pracownicy branży TSL chcą wprowadzenia listu przewozowego e-CMR?	7
Jakość informacji w listach przewozowych CMR wg opinii kierowców	12
Najważniejsze wnioski	14

Wprowadzenie do tematu

Elektroniczny Międzynarodowy List Przewozowy e-CMR od dawna przewija się w rozmowach o transporcie drogowym. Przybrał na znaczeniu szczególnie w 2020 roku, kiedy to - w związku z różnymi obostrzeniami i restrykcjami wynikającymi z pandemii COVID-19 - cyfryzacja i usprawnienie elektronicznego obiegu dokumentów w biznesie stały się kluczowe w drodze do ulepszenia procesów i dostosowania się do nowej rzeczywistości. Warto dodać, że na przełomie marca/kwietnia ub.r., znaczna liczba nadawców ładunków, z formy wysyłki dokumentów transportowych pocztą tradycyjną, przeszła na wysyłkę w wersji elektronicznej za pośrednictwem poczty e-mail lub innych dedykowanych do tego platform. Dotyczy to jednak takich dokumentów jak np. zlecenia transportowe.

roku kończy 13 lat, po dołączeniu wymienionych państw (a w szczególności dwóch pierwszych), w końcu zacznie funkcjonować w pełnym wymiarze, wypierając papierowe druki? Dziś szacuje się, że elektroniczna wersja dokumentu stanowi niecały 1% wszystkich listów przewozowych w skali samej UE. Ciekawym pozostaje również pytanie, kto szczególnie oczekuje tej zmiany, bo nie jest tajemnicą, że nie każdemu "na rękę" będzie cyfryzacja, a co za tym idzie - większa transparentność.

Odpowiedź na pierwsze pytanie nie wydaje się być wcale oczywista. A wynika to chociażby z braku międzynarodowych standardów, i to nie tych dotyczących struktury dokumentu elektronicznego (bo te istnieją), ale tych

Odpowiedź na pierwsze pytanie nie wydaje się być wcale oczywista.

A wynika to chociażby **z braku międzynarodowych standardów**, i to nie tych dotyczących struktury dokumentu elektronicznego (bo te istnieją), ale tych dotyczących bezpieczeństwa przechowywanych danych oraz ich dostępności. Dokument o którym mówimy jest często nośnikiem danych, którym przedsiębiorcy niespecjalnie chcą dzielić się publicznie, ponieważ stanowi ich tajemnicę handlową i jest źródłem dochodów, na które chętnie spogląda konkurencja.

Polska do protokołu dodatkowego e-CMR przystąpiła w 2019 roku. Spośród państw europejskich w procesie prac nad ratyfikacją wciąż są, m.in.: Niemcy, Włochy, Chorwacja i Grecja. Otwartym jednak pozostaje pytanie - czy protokół do konwencji CMR, który w tym

dotyczących bezpieczeństwa przechowywanych danych oraz ich dostępności. Dokument o którym mówimy jest często nośnikiem danych, którym przedsiębiorcy niespecjalnie chcą dzielić się publicznie, ponieważ stanowi ich tajemnicę handlową i jest źródłem dochodów, na które chętnie spogląda konkurencja.

Warto zaznaczyć, że w ostatnich latach znacznie skróciła się droga obiegu papierowych – drukowanych wersji dokumentów przewozowych. W większości przypadków oryginały dokumentów pozostają w posiadaniu przewoźnika drogowego. Udostępniane są załadowcy tylko w razie potrzeby, co jest swego rodzaju krokiem oraz dowodem na to, że wdrożenie dokumentu e-CMR nie powinno być pytaniem czy, a kiedy. Niestety taki rodzaj obiegu dokumentów nadal pozostaje w domenie czołowych – dużych producentów, którzy z racji skali swojej działalności mogą pozwolić sobie na tego rodzaju uproszczenia, szczególnie w kontekście sposobu potwierdzania sprzedaży towaru. Sektor małych i średnich załadowców nadal wymaga otrzymywania potwierdzonych przez odbiorcę dokumentów transportowych, ze względu na konieczność ich przedstawiania, np. w razie kontroli skarbowej.

Brakuje regulacji nt. sposobu i przechowywania tych danych. **Brakuje przepisów**, które określałyby kiedy i na jakich zasadach służby kontrolne poszczególnych krajów miałyby mieć dostęp do danych zawartych w e-CMR i do jakiego stopnia dane te można krzyżować z innymi dokumentami (co z jednej strony może mieć na celu szybsze wykrywanie nieprawidłowości, ale z drugiej może prowadzić do nadużyć).

Brakuje regulacji nt. sposobu i przechowywania tych danych. Brakuje przepisów, które określałyby kiedy i na jakich zasadach służby kontrolne poszczególnych krajów miałyby mieć dostęp do danych zawartych w e-CMR i do jakiego stopnia dane te można krzyżować z innymi dokumentami (co z jednej strony może mieć na celu szybsze wykrywanie nieprawidłowości, ale z drugiej może prowadzić do nadużyć).

Obecnie jesteśmy na etapie powstawania różnych inicjatyw międzynarodowych, które starają się podnosić te problemy i szukać rozwiązań. Pojawiają się rozwiązania technologiczne, ale napotykają bariery wynikające chociażby z braku powszechności stosowania rozwiązania, braku zaufania czy zwykłych nawyków. Bardzo delikatną sprawą jest również wymieniona już kwestia przechowywania danych, na którą próbują odpowiedzieć firmy pracujące nad rozwiązaniami opartymi o technologie rozproszonych baz danych,

ze szczególnym uwzględnieniem technologii DLT/Blockchain, zakładając również współpracę, a w zasadzie sojusz, z wieloma dostawcami rozwiązań e-CMR.

Niestety poza sprzymierzeńcami wdrożenia rozwiązania e-CMR, istnieją również jego przeciwnicy. Poza jednostkami administracji państwowej i publicznej, swoją niechęć, często nie do końca otwarcie, prezentuje sektor małych i średnich spedycji. Dlaczego? Dzięki papierowemu obiegowi dokumentów mogą pozwolić sobie (często bezpodstawnie), na obciążanie przewoźników za nieterminowe dostanie dokumentów czy w ogóle brak przesłania dokumentów transportowych. Obsługa papierowych dokumentów w tym przypadku pozwala również na swego rodzaju wydłużenie terminów płatności za fracht. Z drugiej strony wdrożenie ujednoliconego formatu dokumentu e-CMR, wymusi konieczność dostosowania

infrastruktury technicznej do jego obiegu, co przekłada się na konieczność ponoszenia inwestycji przez wszystkich uczestników łańcucha dostaw.

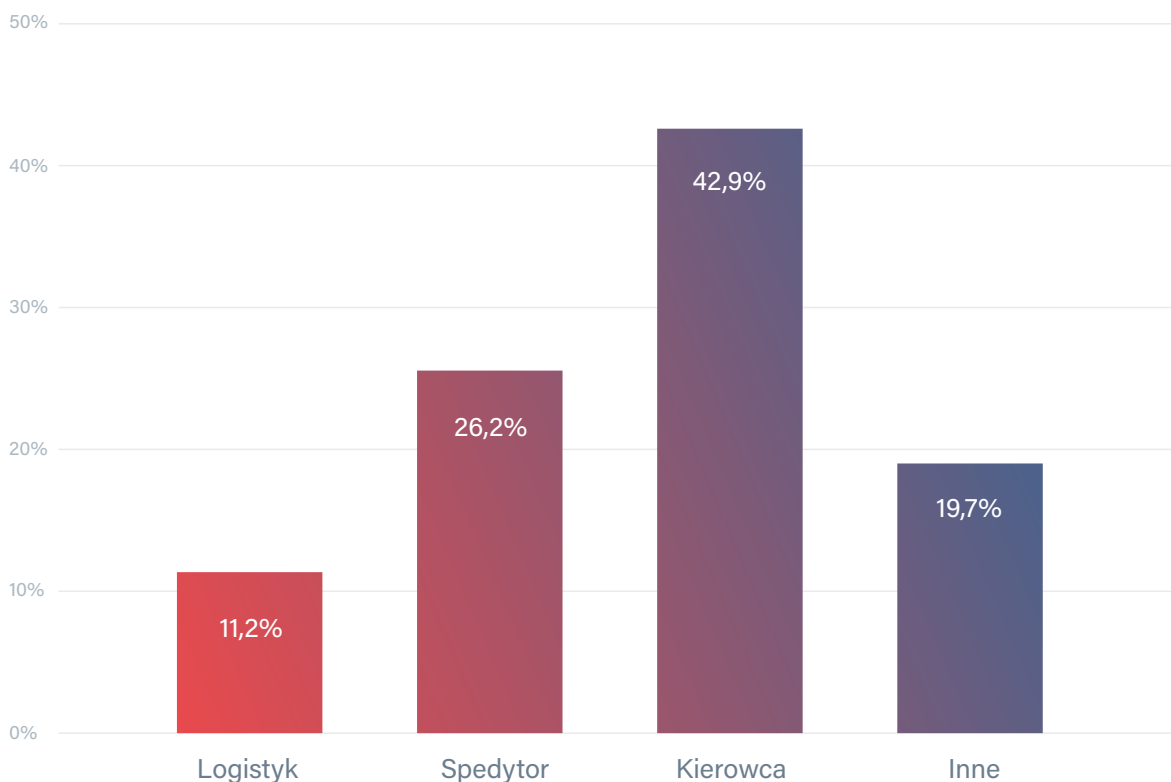
Ale to wszystko pozostawiamy dzisiaj jako pytania wciąż otwarte i wymagające pogłębionej dyskusji, do której, jako Polski Instytut Transportu Drogowego, od dawna zachęcamy. W tej krótkiej publikacji staramy się odpowiedzieć przede wszystkim na pytania komu i dlaczego najbardziej

zależy na wprowadzeniu cyfryzacji dokumentów CMR. Chcemy pokazać, że choć wersja papierowa dokumentu jest z nami od dziesięcioleci, to niestety posiada wiele ułomności (z którymi nauczyliśmy się żyć), i wielu uczestników procesu transportowego ze zniecierpliwieniem czeka na nadejście cyfrowej rewolucji, jaką e-CMR może przynieść w codziennej pracy branży TSL.

Charakterystyka ankietowanych

W okresie od 27.01.2021 roku do 27.03.2021 roku Polski Instytut Transportu Drogowego przeprowadził badania, mające na celu sprawdzenie w jaki sposób wypełniany jest list przewozowy, a także kto najczęściej go wypełnia. Chcieliśmy również sprawdzić na jakim faktycznym etapie postępu w kontekście cyfryzacji znajduje się obecnie branża transportu drogowego.

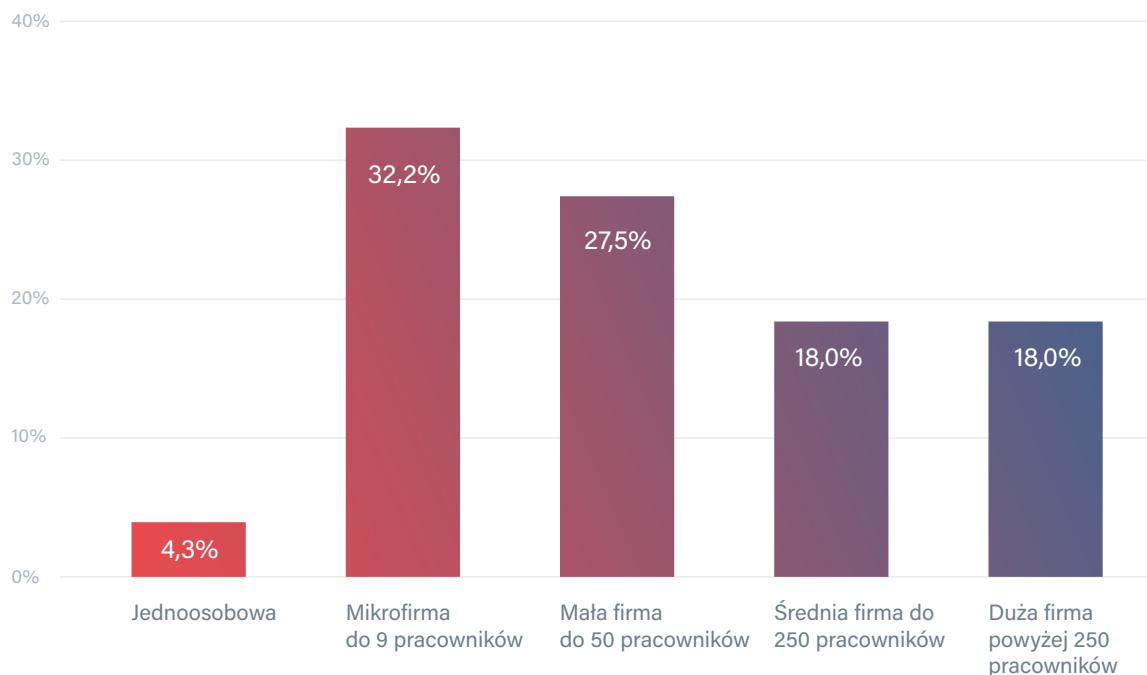
Ankietowani, którzy reprezentowali firmy transportowe realizujące przewozy międzynarodowe, to 233 osoby. Najwięcej odpowiedzi otrzymaliśmy od kierowców (42,9%), spedytorów (26,2%) oraz grupy „inne”, gdzie odpowiadali dyrektorzy, managerowie oraz właściciele firm transportowych.



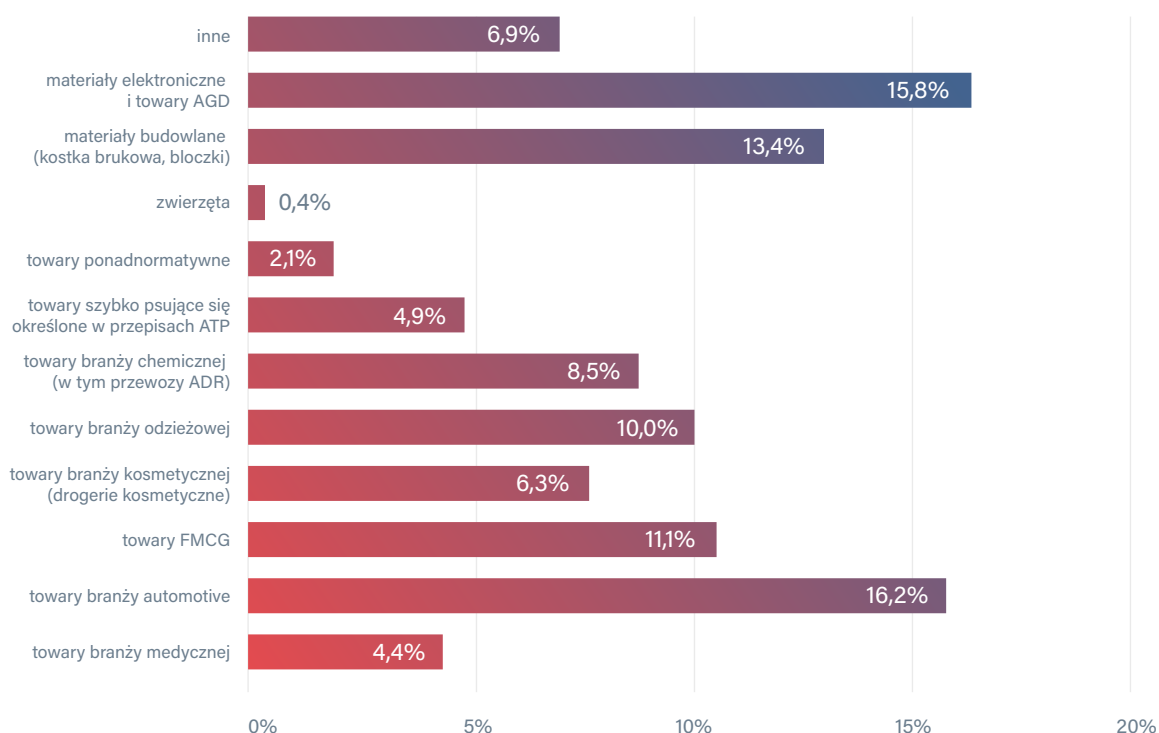
36,5% ankietowanych pochodziło z mikrofirm (do 9 pracowników). Udział małych (od 10 do 50 pracowników) i średnich firm (od 51 do 250 pracowników), stanowiły kolejno 27,5% oraz 18% udziału wszystkich ankietowanych. Przedstawiciele firm transportowych specjalizowali się w głównie w przewozie towarów automotive (16,2%), towarów elektronicznych i AGD (15,9%),

a także materiałów budowlanych (13,4%). Najmniejszą grupę stanowiły firmy specjalizujące się w przewozie zwierząt (0,4%) oraz towarów ponadnormatywnych (2,1%). Firmy transportowe biorące udział w badaniu, zajmują się głównie przewozami międzynarodowymi na terenie Unii Europejskiej (42,4%) oraz lokalnymi (22,4%).

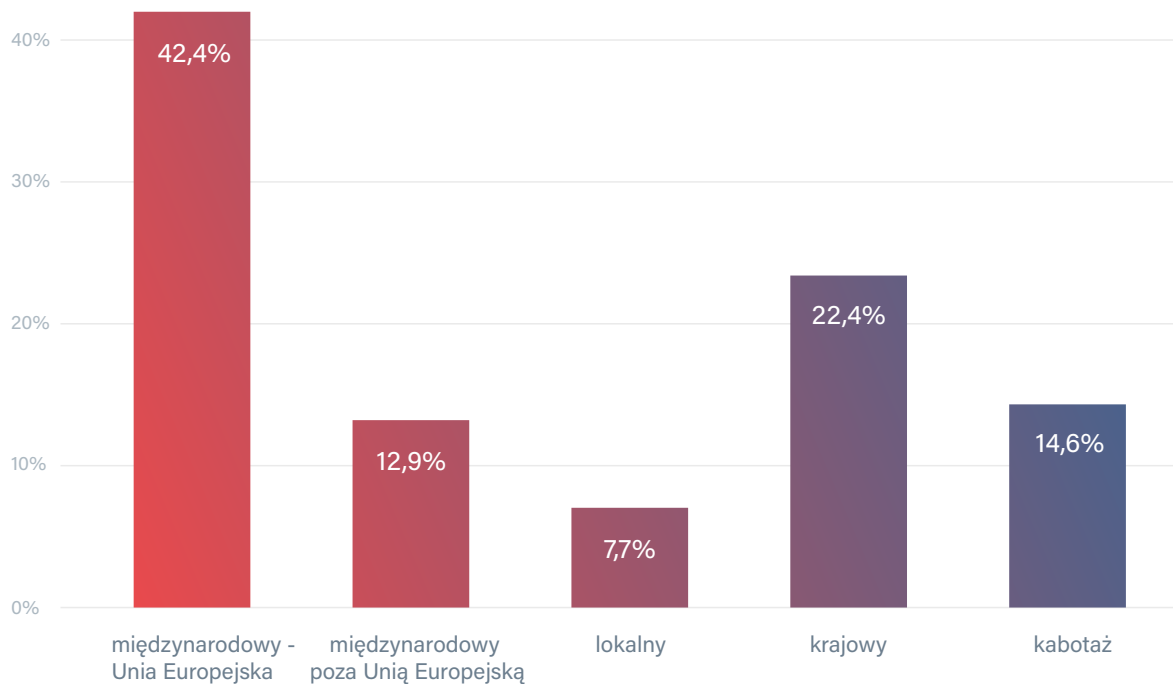
Jakiej wielkości jest firma, w której Pan/Pani pracuje?



„Jakie towary przewożone są w branży, którą Pan/Pani reprezentuje?”



Jaki rodzaj transportu wykonuje Państwa firma?



Jak odpowiadali poszczególni pracownicy?

W kuluarach branży TSL mówi się, że to najczęściej kierowcy wypełniają list przewozowy. Mimo że to spedytor jest podmiotem odpowiedzialnym za przygotowanie takiego dokumentu i udostępnienie go nadawcy, względnie to nadawca winien taki dokument posiadać, chociażby przez fakt odpowiedzialności za poprawność jego wypełnienia. Wraz z cyfryzacją dąży się do tego, aby list przewozowy w wersji papierowej zastąpić wersją elektroniczną (e-CMR). W 2025 roku przewoźnicy będą mogli korzystać z elektronicznych dokumentów w każdym kraju Unii Europejskiej. W kwietniu 2020 roku Rada UE zatwierdziła rozporządzenie w sprawie informacji o elektronicznym transporcie towarowym (eFTI).

W 2025 roku przewoźnicy będą mogli korzystać z elektronicznych dokumentów **w każdym kraju Unii Europejskiej.**

W kwietniu 2020 roku Rada UE zatwierdziła rozporządzenie w sprawie informacji o elektronicznym transporcie towarowym (eFTI).

Rozporządzenie w sprawie eFTI wprowadza nowe platformy do przekazywania informacji, które są objęte zakresem rozporządzenia. E-CMR nie jest objęty tym zakresem, jednak może się nakładać na informacje na platformie. Mianowicie dane zawarte w e-CMR i informacje wymagane przez właściwe organy w celu wykazania zgodności z wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych, mogą być identyczne. W takim przypadku e-CMR może odgrywać ważną rolę dowodu zgodności. Z drugiej strony, platforma wykorzystywana obecnie do elektronicznych listów przewozowych, może zostać certyfikowana jako platforma eFTI, pod warunkiem że spełnia wymogi określone w rozporządzeniu. W takim przypadku mamy uniwersalną platformę, która może być używana zarówno w e-CMR, jak i eFTI”

- eurodeputowany Andora Deli¹

Polska przystąpiła do protokołu dodatkowego CMR, który wszedł w życie 11 września 2019 roku. Przystąpienie do Protokołu stanowi dopiero pierwszy niezbędny krok w kierunku uczestniczenia w elektronicznym systemie obiegu listu przewozowego CMR. Czy użytkownicy łańcucha dostaw chcą wprowadzenia tego listu? Czy znają jego korzyści? Na grafice poniżej (str.10) umieszczono poszczególne odpowiedzi ankietowanych.

Powszechnie przyjęto, że nadawca nie ma konieczności posiadania przygotowanego wcześniej listu przewozowego, dodatkowo to na przewoźniku realizującym dostawę spoczywa obowiązek posiadania prawidłowo wypełnionych dokumentów przewozowych potrzebnych w razie kontroli drogowej, a także jako potwierdzenie realizacji samej usługi oraz szczególnie jakości odebranego i następnie dostarczonego towaru. Ponieważ kontakt z faktycznym miejscem załadunku jest często niemożliwy albo bardzo trudny (na miejscu

załadunku pracują magazynierzy i często nie ma fizycznego dostępu do drukarki), naturalnym jest, że to kierowcy najczęściej wypełniają samodzielnie list przewozowy na miejscu załadunku (częściowo np. w oparciu o wcześniej przygotowany tzw. pre-print, lub w całości wykorzystując czyste druki samokopiujące, które wożą ze sobą). Trzeba jasno podkreślić, że nie należy to jednak do obowiązków kierowców, tylko załadowców. Na 10 kierowców, sześciu otrzymuje list przewozowy od załadowców, a dwóch wypełnia go samodzielnie.

Trzeba jasno podkreślić, że nie należy to jednak do obowiązków kierowców, tylko załadowców. Na 10 kierowców, sześciu otrzymuje list przewozowy od załadowców, a dwóch wypełnia go samodzielnie.

¹<https://trans.info/pl/rada-ue-zatwierdzila-przepisy-dotyczace-elektronicznych-dokumentow-w-transporcie-180624>

Tak wiele mówi się o cyfryzacji, nowych aplikacjach, czy zakupach przez internet. Co więcej bardzo chętnie korzystamy z wszelkiego typu aplikacji, programów, maszyn i nie mamy problemu z ich wdrożeniem i obsługą w naszym życiu codziennym. Jak ma się sytuacja w transporcie drogowym? Ręczenie list przewozowy wypełnia 6 logistyków i 8 spedytorów, z czego ponad połowa ankietowanych (64%), to przedstawiciele małych firm, do 50 pracowników.

Ręczenie list przewozowy wypełnia 6 logistyków i 8 spedytorów, z czego **ponad połowa ankietowanych (64%)**, to przedstawiciele małych firm, do 50 pracowników.

Jeżeli list przewozowy wypełniany jest na komputerze, to wg spedytorów najczęściej wypełnia się go za pomocą własnego oprogramowania lub TMS. Logistycy biorący udział w badaniu korzystają z pakietu Office (Excel lub Word) albo systemów ERP i TMS. To jasno obrazuje, iż mimo tego, że list przewozowy jest dokumentem, którego ważności w procesie transportowym nie można podważyć, to w praktyce większą wagę przywiązujemy do tego jak firma (zarówno producent, załadowca, sprzedający jak i przewoźnik) jest postrzegana w mediach społecznościowych, niż do tego, że mimo dostępnych narzędzi, z których powszechnie korzystamy, dokumenty transportowe wypisujemy ręcznie. Takie działania można porównać do wysyłki faktur wypisanych ręcznie za pomocą tradycyjnej poczty, czy przekazywania druków przelewów wypełnionych długopisem osobiście w banku. Jeśli udało się wprowadzić cyfryzację do najbardziej newralgicznej branży finansowej, to

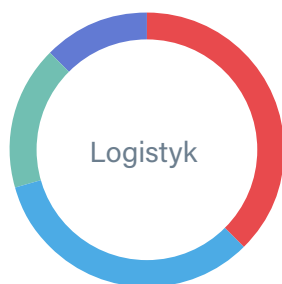
zaskakującym jest fakt, że branża logistyczna nie jest w stanie w prosty sposób zaimplementować mało skomplikowanego rozwiązania e-CMR (w porównaniu do systemów bankowych).

Jeśli udało się wprowadzić cyfryzację do najbardziej newralgicznej branży finansowej, to zaskakującym jest fakt, że branża logistyczna nie jest w stanie w prosty sposób zaimplementować mało skomplikowanego rozwiązania e-CMR (w porównaniu do systemów bankowych).

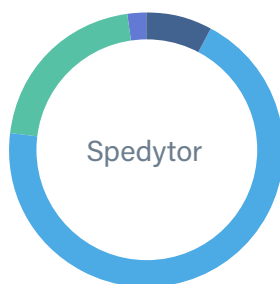
Wprowadzenia listu elektronicznego najbardziej chcą logistycy i kierowcy. Spedytorzy są niezdecydowani - połowa z nich (50,8%) chce, a połowa nie chce lub nie jest pewna. Biorąc pod uwagę, że to właśnie oni wskazali, że głównie kierowcy wypełniają ten list - odpowiedź nie jest zaskakująca. W przypadku logistyków, kierowców oraz spedytorów - wszyscy są zgodni - wprowadzenie listu e-CMR zmniejszy liczbę popełnianych błędów, a także skróci czas obsługi. Błędy powstają również z powodu braku wiedzy kierowców, o tym w jaki sposób poprawnie wypełnić list przewozowy, a także z powodu problemów językowych.

Wprowadzenie listu e-CMR **zmniejszy liczbę popełnianych błędów, a także skróci czas obsługi.**

Kto w Państwa firmie najczęściej wypełnia list przewozowy CMR?



- Logistyk - 37,5%
- Spedytor - 0%
- Kierowca - 33,3%
- Załadowca - 16,7%
- Inne - 12,5%

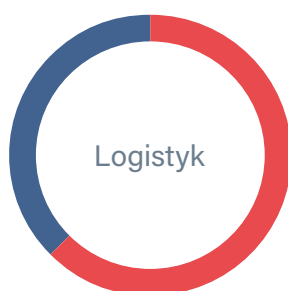


- Logistyk - 0%
- Spedytor - 8%
- Kierowca - 69%
- Załadowca - 21%
- Inne - 2%

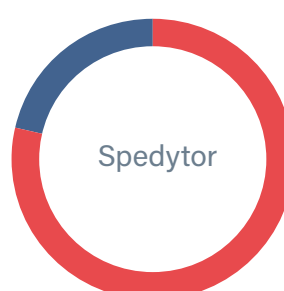


- Sam wypełniam - 22%
- dostaję list przewozowy na załadunku - 60%
- inne - 18%

W jaki sposób w Państwa firmie wypełnia się list przewozowy CMR?



- Ręcznie - 62,5%
- Na komputerze - 37,5%



- Ręcznie - 78,7%
- Na komputerze - 21,3%

Z jakiego oprogramowania korzystają Państwo w celu wypełnienia CMR?



Logistyk



Excel
33,3%



ERP
22,2%

Spedytor

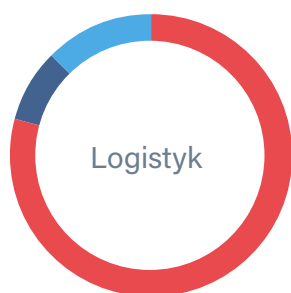


Własne
oprogramowanie
61,5%

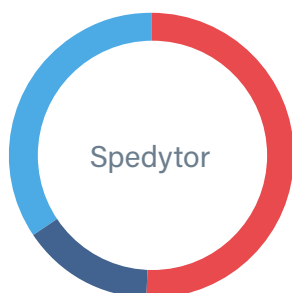


TMS
15,38%

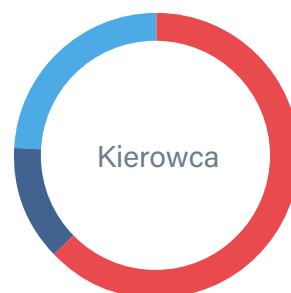
Czy chcieliby Państwo pracować na elektronicznym liście przewozowym e-CMR?



■ Tak - 79,2%
■ Nie - 8,3%
■ Nie wiem - 12,5%

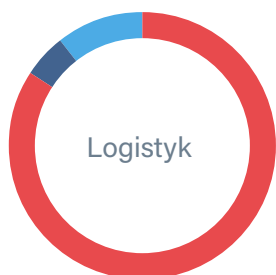


■ Tak - 50,8%
■ Nie - 14,8%
■ Nie wiem - 34,4%

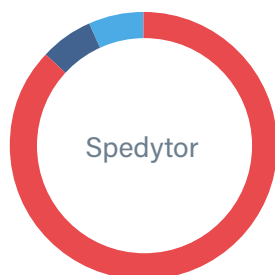


■ Tak - 63%
■ Nie - 13%
■ Nie wiem - 24%

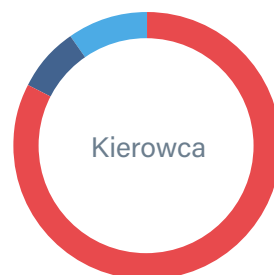
Czy uważają Państwo, że przy wykorzystywaniu e-CMR będzie mniej błędów i skróci się czas wypełnienia i obsługi listu przewozowego?



■ Tak - 84,2%
■ Nie - 5,3%
■ Nie wiem - 10,5%

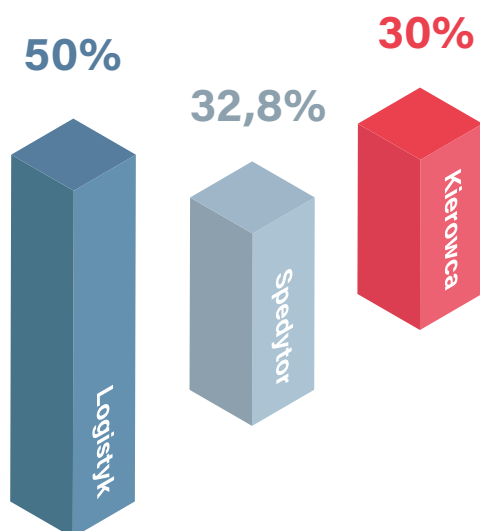


■ Tak - 87,1%
■ Nie - 6,5%
■ Nie wiem - 6,5%



■ Tak - 82,5%
■ Nie - 7,9%
■ Nie wiem - 9,5%

Wielkość firmy od 50 pracowników



Kierowcy

72% badanych kierowców pracuje na rynku spotowym (przerzutowym)

50% badanych kierowców pracuje w ruchu międzynarodowym na terenie UE

Jakość informacji w listach przewozowych CMR wg opinii kierowców

W badaniu wzięto udział 100 kierowców. 63 z nich chciałoby pracować na elektronicznym liście przewozowym e-CMR, 24 nie wie, a pozostali nie chcą jego wprowadzenia. Warto podkreślić, że w badaniu udział wzięli kierowcy (72%), którzy jeżdżą głównie na tzw. rynku spotowym. Oznacza to, że nie pracują na stałych zleceniach i często zmieniają kierunek przewozów. Dodajmy, że kierowcy jako grupa zawodowa, po części boją się wprowadzania nowych rozwiązań, mając (często błędnie) świadomość tego, że skomplikuje to ich dotychczasową pracę.

W przypadku przepływu informacji niezbędnym elementem jest ich jakość. Jakość na podstawie pracy [Świeboda J.]² została scharakteryzowana przez kilka atrybutów, tj. precyzyjność, kompletność, zrozumiałość oraz aktualność. Na podstawie przekazywanych informacji podejmowane są decyzje lub wykonywane są różne działania. W liście przewozowym są informacje, które dotyczą ładunku, klienta, nadawcy czy odbiorcy. Kiedy którejkolwiek z tych informacji zabraknie, bądź dane zawarte w dokumencie będą nieczytelne, może się zdarzyć tak, że ładunek zostanie dostarczony z opóźnieniem, albo zostanie dostarczony do złej lokalizacji przeznaczenia.

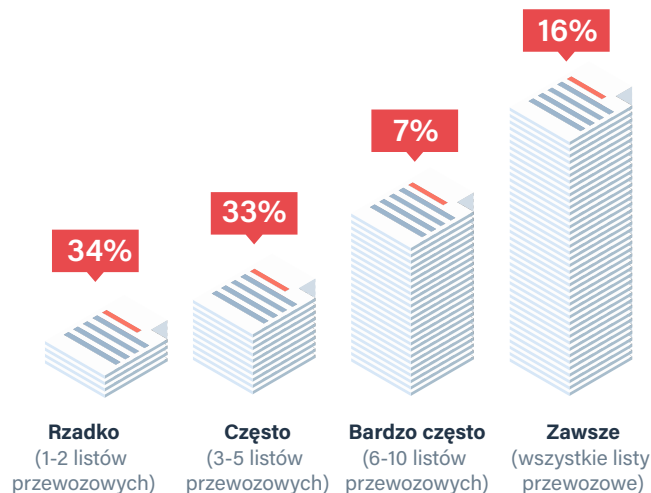
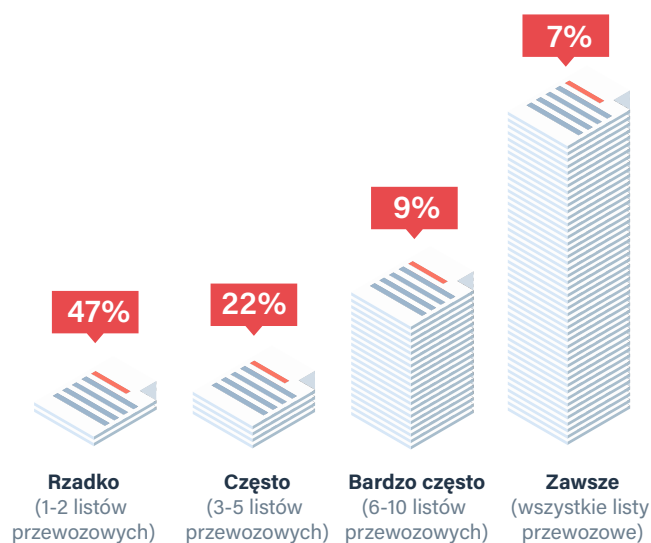
Dlatego tak ważne jest, aby zwiększać świadomość użytkowników łańcucha dostaw, nt. istotności przekazywanych informacji.

Ważne jest, aby zwiększać **świadomość użytkowników łańcucha dostaw**, nt. istotności przekazywanych informacji.

Atrybuty określające jakość informacji, to: precyzyjność, aktualność, zrozumiałość i kompletność. Precyzyjność oznacza, że przekazana informacja nie zawiera błędów. W transporcie drogowym towarów zdarza się, że w dynamiczny sposób następują zmiany - dlatego tak istotne jest, by zawarte dane były aktualne. Jeżeli list przewozowy wypełniany jest ręcznie - w wersji papierowej, może zdarzyć się tak, że kierowca nie będzie mógł odczytać zapisu poprawnie lub w ogóle odczytać informacji w nim zawartych. W innym przypadku, gdy dokument będzie mokry czy brudny, odbiorca go nie przeczyta - tutaj mamy na myśli zrozumiałość, czyli czytelność dokumentu. Ostatnim czynnikiem wziętym pod uwagę jest również kompletność przekazywanych danych. Bez niezbędnych informacji w dokumencie, kierowca nie będzie mógł dostarczyć ładunku do wskazanego klienta albo klient może odmówić jego przyjęcia, nie mogąc zweryfikować jego poprawności z załączoną dokumentacją.

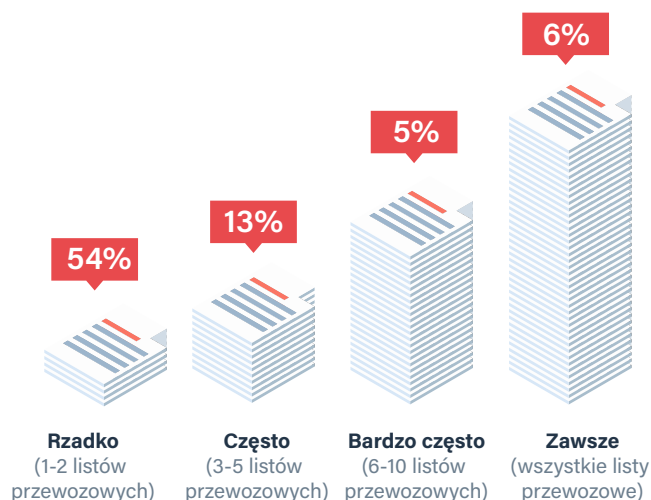
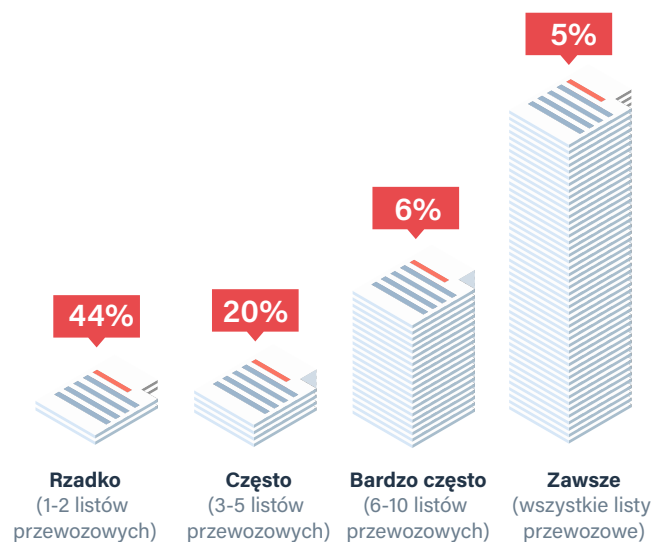
²Świeboda, J., Dependability of the information flow process at an intermodal transshipment point. Journal of KONBiN, 42(1), 2017).

Jakość informacji w listach przewozowych CMR wg opinii kierowców



Listy przewozowe CMR zawierają błędy

Listy przewozowe CMR są niekompletne



Listy przewozowe CMR są nieczytelne

Listy przewozowe CMR zawierają nieaktualne dane

15%

listów przewozowych nie
zawiera błędów

10%

listów przewozowych
jest kompletnych

25%

listów przewozowych
jest czytelnych

22%

listów przewozowych
zawiera aktualne dane

Przypominamy, że w naszym badaniu wzięło udział 100 kierowców. 16 z nich twierdzi, że raczej wszystkie listy przewozowe są niekompletne, a niemal 70 kierowców twierdzi, że niekompletnych jest od 1 do 5 listów przewozowych. Zdaniem tylko 10 kierowców wszystkie listy przewozowe, z którymi mieli do czynienia, zawierały wszystkie niezbędne informacje.

Zdaniem tylko 10 kierowców

wszystkie listy przewozowe, z którymi mieli do czynienia, zawierały wszystkie niezbędne informacje.

Blisko połowa badanych kierowców (47) twierdzi, że od 1 do 2 listów przewozowych zawiera błędne informacje, podobnie w przypadku nieaktualnych danych. Ponad połowa kierowców (54) jest zdania, że od 1 do 2 listów przewozowych zawiera nieaktualne dane. Co 4 badany kierowca uważa, że wszystkie listy przewozowe są czytelne, natomiast 64 z nich twierdzi, że od 1 do 5 listów przewozowych CMR jest nieczytelnych.

Blisko połowa ankietowanych kierowców (47) stwierdziła, że średni czas oczekiwania na list przewozowy, to pomiędzy 15 a 30 min. Do 15 minut czeka 3/10 kierowców, a 22 kierowców twierdzi, że najczęściej czeka do 30 minut. Najczęstszymi przyczynami wymienionymi przez kierowców, które powodują, że list przewozowy otrzymują z opóźnieniem są:

■ kolejki, ■ brak czasu, ■ biurokracja.

NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI



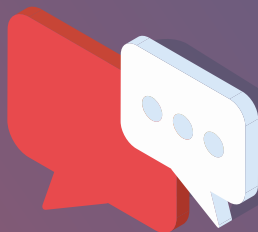
6 na 10 logistyków oraz 8 na 10 spedytorów
(pracujących w miejscach faktycznych załadunków)
wypełnia list przewozowy CMR ręcznie

Najczęściej list przewozowy
CMR wypełniają kierowcy



Jeżeli list przewozowy CMR wypełniany jest na komputerze, to zazwyczaj za pomocą własnego oprogramowania, potem **najczęściej korzysta się z pakietu Office, ERP czy TMS**

NA WPROWADZENIE ELEKTRONICZNEGO LISTU PRZEWOSOWEGO E-CMR **NAJBARDZIEJ LICZĄ LOGISTYCY, PÓŹNIEJ KIEROWCY, A NA KOŃCU SPEDYTORZY**



Wszyscy ankietowani są zgodni -
wprowadzenie listu e-CMR skróci czas jego obsługi, a także zmniejszy ilość błędów

WG KIEROWCÓW:

Tylko 1/4 kierowców uważa, że list przewozowy CMR jest czytelny

Tylko 1/5 kierowców uważa, że list przewozowy CMR zawiera aktualne dane

Blisko połowa kierowców uważa, że najczęściej 1-2/10 listów przewozowych CMR zawiera błędy

Ponad połowa kierowców uważa, że najczęściej 1-2/10 listów przewozowych CMR zawiera nieaktualne dane

Blisko połowa badanych kierowców na list przewozowy CMR czeka od 15 do 30 minut, co znacznie wydłuża proces transportowy i **przekłada się na realne straty po stronie przewoźników**



Komentarze ekspertów:



Mariola Glinka,

Dyrektor Operacyjny, Transsped Sp. z o.o. Sp. k.

Raport jest jak najbardziej potrzebny w dobie cyfryzacji. Uważam, że dość jasno obrazuje nastawienie osób, które fizycznie mają kontakt z dokumentem przy pierwszym kontakcie. Drugi i dalszy kontakt z CMR jest dla wszelkich urzędów, podmiotów handlowych, które co do istoty chcą się cyfryzować, automatyzować, ale jeszcze trochę wody w Wiśle upłynie, zanim to nastąpi.

Musimy pamiętać, że aktualnie najbardziej znaczącą rolę odgrywają załadowcy – klienci. Przeważnie to przewoźnik musi się dostosować do wymogów załadowcy/klienta. I tak jak w przypadku transportu on-line tzw. visibility, tak dla CMR nadejdzie czas na cyfryzację. Z własnego pola działań operacyjnych mogę stwierdzić, iż błędy w dokumentach CMR zdarzają się nagminnie. Brak adresów, brak dokładnych danych ilościowych, jakościowych. Strach pomyśleć, co byłoby w przypadku wpisania w CMR 5 palet laptopów w transporcie, a przyjechałoby 6?

Dlatego wyniki ankiety są dla mnie jak najbardziej zrozumiałe. To kierowca odpowiedzialny jest za zgodność dokumentu z towarem, wagą. Przede wszystkim, kierowca odpowiada przed podmiotami kontrolującymi transport w trasie. Na dalszym etapie mamy rozliczenie dokumentu w dziale księgowości. Następnie Urzędy - głównie Skarbowy. Tam również wszystko musi się zgadzać. Niektórzy załadowcy (klienci) prowadzą politykę CMR w chmurze – i chwala im za to. Od strony spedytora, firmy transportowej takie rozwiązania są wielkim ułatwieniem pracy, zwłaszcza rozliczeń.

Przypominając: e-faktura też przyjmowała się z bólem, ale jednak weszła. Uważam, że z e-CMR będzie podobnie.



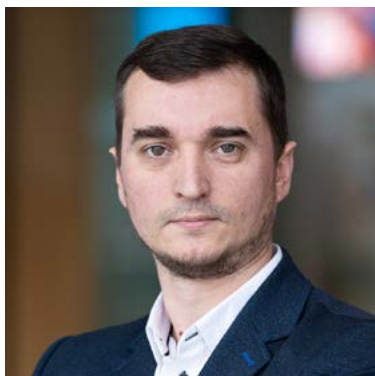
Paweł Trębicki,

Inter IKEA Group Business Development Manager
Americas - Category Area Transport Land

Wydaje mi się, że kontekst problemu jest trochę szerszy. List Przewozowy był historycznie dokumentem, który stanowił fizyczną podstawę do kontroli zgodności przewożonego towaru w zakresie jego stanu, jak również dotrzymania warunków umowy przewozowej. Z perspektywy czasu wydaje się to być reliktem. Kierowca coraz rzadziej uczestniczy w procesie za- i rozładunku.

Dodatkowo, pewnie całkiem niedługo te fizyczne operacje zostaną w dużym stopniu zautomatyzowane. Równolegle już zdecydowana większość zleceń monitorowana jest w trybie online, a ich przesyłanie między stronami również realizowane jest w formie elektronicznej. Zastanawiam się więc, czy faktycznie nie mamy do czynienia z radykalną zmianą w procesie i rozwiązaniem nie powinno być całkowicie

nowe podejście. Takie zmiany obserwujemy w branży kurierskiej, czy home delivery. Przesyłki - nawet te międzynarodowe, dostarczane są często bez kwitowania odbioru, lub potwierdzane np. zdjęciem wykonanym przez kierowcę. Oczywiście radykalna zmiana procesu wymagałaby odpowiedniego dostosowania umów międzynarodowych. Może jednak warto przemyśleć ten temat głębiej i otwarcie zakwestionować samą potrzebę elektronicznego listu przewozowego?



Jakub Pruchniewicz,

Kierownik Działu Transportu, Grupa CCC

Żyjemy w bardzo dynamicznych czasach. Zachodzące zmiany wymuszają na nas konieczność szybkiej adaptacji do zmieniających się warunków. Towarzyszący tym zjawiskom rozwój technologiczny dotyczy kolejnych sektorów i biznesów. Nie inaczej jest z branżą transportową, która szczególnie w ciągu ostatniego roku - w związku z licznymi obostrzeniami wynikającymi z pandemii - przeszła intensywny proces cyfryzacji. Ciekawym w tym kontekście zagadnieniem jest usprawnienie elektronicznego obiegu dokumentów, jak chociażby wprowadzenie e-listu przewozowego eCMR, o którym traktuje najnowszy raport Polskiego Instytutu Transportu Drogowego.

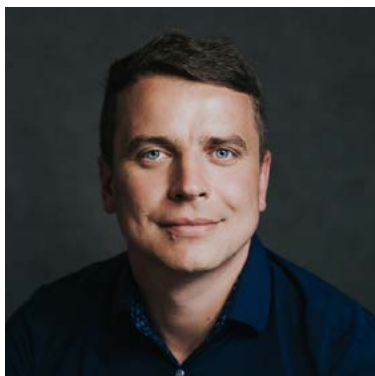
Wraz z postępującą digitalizacją duży nacisk kładziemy w biznesie na tempo przepływu danych i obiegu dokumentów. Aktualność informacji i możliwość ich bieżącego podglądu mają dziś coraz większe znaczenie. E-CMR to jedno z narzędzi, które potencjalnie może odpowiadać na te oczekiwania, jak również znacząco przyspieszyć i zoptymalizować część procesów w transporcie.

Wnioski płynące z raportu „Elektroniczny list przewozowy e-CMR - badanie ankietowe” pokazują dużą otwartość na zmiany w branży TSL. Forma elektroniczna to nie tylko możliwość szybszego generowania dokumentu, ale także szansa na wyeliminowanie błędów i zapewnienie jego czytelności i przejrzystości.

Już teraz część firm generuje listy przewozowe w oparciu o dostępne na rynku programy. Biorąc pod uwagę potrzebę lepszej jakości przekazywanych informacji, można założyć, że eCMR jest rozwiązaniem oczekiwanym przez przedstawicieli branży transportowej.

Należy jednak podkreślić, że narzędzia cyfrowe wymagają odpowiednich procedur i systemów, które zapewnią bezpieczeństwo danych. Pojawia się więc szereg wyzwań, chociażby to, na jakim nośniku ten dokument powinien być przechowywany, oraz jak zapewnić dostęp do niego służbom we wszystkich krajach tranzytu. Jak pokazał raport, często to kierowcy przygotowują dokument CMR – w przypadku wersji elektronicznej pojawia się więc konieczność zapewnienia im dostępu do specjalistycznego oprogramowania.

Wprowadzenie eCMR jest z pewnością bardzo ciekawą inicjatywą, która może przynieść korzyści dla całego sektora. Jednak, aby całkowicie zastąpić papierową formę listu niezbędne jest, aby wszystkie kraje działające w ramach Konwencji CMR, przystąpiły do protokołu dodatkowego eCMR. Czekają nas więc złożony proces legislacyjny, który poprzedzić powinny dyskusje i konsultacje. Wyniki badania i publikacja tego raportu, to okazja dla branży do rozpoczęcia debaty na ten temat.



Kamil Sarna,

Branch Manager Gruber Logistics Sp. z o.o.

W raporcie poruszono bardzo ciekawy i czasowy wątek, który obecnie, zwłaszcza od początku pandemii, mocno rozruszał branżę TSL, mianowicie obieg dokumentów e-CMR. Na przestrzeni ostatnich kilku lat firmy produkcyjne, zlecające bezpośrednio transporty, kładą coraz większy nacisk na śledzenie przesyłki online. Nie jest tajemnicą, że niebawem w większości tych firm powstanie elektroniczny obieg dokumentów. Co prawda nie wszystkie kraje europejskie są na to gotowe, ale sądzę, że to kwestia czasu. Digitalizacja dokumentów przewozowych niesie z sobą wielkie możliwości. Pozwala obniżyć koszty i przyspieszyć obieg informacji oraz płatności.

Uważam, że największą korzyścią płynącą z wprowadzenia e-CMR jest fakt znacznego przyspieszenia płatności. Pozwoli to na lepsze zarządzanie finansami firmy. Dzięki elektronicznemu dokumentowi e-CMR pojawi się możliwość znacznie szybszej reakcji na ewentualne błędy podczas wypełniania dokumentów. Zaoszczędzi to czas poświęcony na wystawianie faktur lub korygowania wcześniej powstałych błędów.

Podsumowując, przytoczę zdanie zawarte w badaniu: wdrożenie dokumentu e-CMR nie powinno być pytaniem czy, a kiedy.



Łukasz Lenkiewicz,

Commercial & Operations Director Sawa Logistics Sp. z o.o.

E-CMR to bezsprzeczna przyszłość. Oczywiście będą nadal użytkownicy papieru i długopisu, którzy na kolanie będą skrobać dane. Ich istnienie będzie nas pewnie kiedyś raziło, jak dziś ciężarówki EURO 3 lub starsze, ale czas sam załatwi sprawę.

Niewątpliwie cyfryzacja CMR na równi z całą dokumentacją około transportową, jest bardzo potrzebna. Ułatwia ona obieg dokumentacji, skraca czas oczekiwania na płatność, eliminuje potencjalne zawieruszenie, etc.

Ubiegły rok dał się niejednemu przedsiębiorcy we znaki. Pojawił się problem niemożliwości

dostarczenia dokumentów tradycyjną pocztą, a spora część nieuczciwych kontrahentów zatarła ręce. Bo przecież nie ma CMR... Maile, rozmowy, przekonywanie, monity, prawnicy – a to tylko zwieńczenie procesu. Miniony rok obnażył wiele słabości, a wśród nich właśnie mankamenty dotychczasowego podejścia większości przedsiębiorców do polityki obiegu dokumentacji.

Pomińmy kwestię, kto powinien, a kto nie powinien wypełniać CMR. Jak również oczywiste błędy wynikające z zaniedbań w powierzeniu tworzenia dokumentacji osobom, które nie powinny za nie odpowiadać. Zadaniem kierowcy jest weryfikacja danych z listu przewozowego, a nie jego tworzenie. Tyle teoria, a praktyka? Jest, jaka jest.

Przedstawiony raport, to sprawa bardzo użyteczna. Pokazuje dość jasno, gdzie i na kim należy skupić uwagę w drodze do upowszechnienia e-CMR. Życzę powodzenia i trzymam kciuki. Pracy będzie niewątpliwie dużo, a beneficjentem mamy być my wszyscy.



Wojciech Lipiński,

Prezes Zarządu GRAND Sp. z o.o. Sp. K.

Idea – jak każda mająca na celu uproszczenie pewnych czynności formalnych – ze wszech miar słuszną. Dyskusja oczywiście mocno akademicka – z jednej strony mamy szereg aktów prawnych regulujących dość jasno warunki świadczenia usług przewozowych, z drugiej, z drugiej strony wciąż jeszcze funkcjonuje olbrzymia ‘zwyczajowość’ co do warunków szczegółowych ustanawianych pomiędzy uczestnikami tego rynku, gdzie jednym z tych zwyczajów jest właśnie konieczność przedstawienia ‘fizycznego’, oryginalnego listu przewozowego celem rozliczenia wykonanej usługi. Z punktu widzenia praktyka – czy da się żyć z analogowym listem przewozowym – TAK, czy utrudnia mi to życie – NIE, czy byłoby łatwiej posługiwać się elektroniczną wersją LP – zdecydowanie TAK, czy jest to bliska przyszłość – raczej NIE.

Autorzy

dr Jacek Karcz, Wyższa Szkoła Bankowa

Yaroslav Kushta, Polski Instytut Transportu Drogowego

dr inż. Justyna Świeboda, Polski Instytut Transportu Drogowego

Marcin Wolak, Polski Instytut Transportu Drogowego

Badania

dr inż. Justyna Świeboda
Olha Seluianova
Daria Shubenko

Redakcja

Anna Majowicz,
Polski Instytut Transportu Drogowego

Wydawca



Kontakt:

instytut@pitd.org.pl
dr inż. Justyna Świeboda
+48 881 309 746

Partnerzy medialni:

trans.iNFO

MEDIA GROUP
EUROLOGISTICS

IntermodalNews