

SSL EXPRES

23.02. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 23-02-2026 Model CargoWise čelí nové výzvě ze strany konkurence využívající umělou inteligenci

Melbournský start-up se zapojil do stále intenzivnější debaty o dominanci ERP systémů v oblasti přepravy zboží a tvrdí, že architektonické základy systémů, jako je CargoWise, již nejsou vhodné pro nestabilní obchodní prostředí. Společnost Argocore tento týden představila Cargonautix, „inteligentní“ platformu pro speditéry a celní makléře. Její hlavní tvrzení zní: tradiční ERP systémy pro přepravu zboží byly vytvořeny za účelem zaznamenávání transakcí, nikoli za účelem ovlivňování výsledků.

„Starší systémy byly navrženy především pro lineární procesy, zaznamenávání transakcí a finanční integritu,“ řekl generální ředitel Jason Picknell. „Začlenění prediktivní inteligence do těsně propojených architektur je složité. Jsou spíše strukturálně omezené než neschopné.“ Ve většině zavedených ERP systémů se kontroly shody, ověřování tarifů a dokumentační procesy spouštějí v definovaných bodech lineárního pracovního postupu. Riziko se obvykle projeví při zamítnutí, zpoždění nebo příjezdu, kdy jsou obchodní možnosti omezené. „Většina systémů odhalí riziko, až když je příliš pozdě,“ řekl pan Picknell. „My ho odhalíme, když je zásilka ještě v pohybu.“

Společnost Cargonautix podle svých tvrzení vyhodnocuje spolehlivost klasifikace, způsobilost pro FTA a celní riziko průběžně po celou dobu životního cyklu zásilky, nikoli postupně. Odvětví se posouvá od zaznamenávání toho, co se stalo, k ovlivňování toho, co by se mělo stát dál. V době rychle se měnících cel a složitých sankcí společnost Argocore tvrdí, že čekání na celní odbavení za účelem identifikace rizik je strukturálně chybné.

Zda stávající platformy mohou tento druh nepřetržitého sběru informací dodatečně integrovat do hluboce propojených ERP systémů, však zůstává otevřenou otázkou. Na rozdíl od mnoha nástrojů pro workflow založených na umělé inteligenci, které se nyní objevují v oblasti nákladní dopravy, se Argocore neprofiluje jako doplňková analytická vrstva.

Migrace může být prováděna postupně prostřednictvím API, ale dlouhodobým modelem je plné provedení v rámci jednotné architektury. To staví společnost Cargonautix do přímé konkurence se společnostmi CargoWise, Magaya, Descartes a dalšími zavedenými poskytovateli v době, kdy speditéři již po nedávných debatách o cenách pečlivě zkoumají závislost na platformách. Přechod na jiný ERP systém však zůstává jedním z nejrůšivějších kroků, které může speditér učinit, protože má dopad na finance, dodržování předpisů,

zákaznické portály a provozní procesy. Stávající poskytovatelé si zachovávají silné výhody v oblasti rozsahu, globální celní konektivity a integrovaných účetních funkcí.

Tón diskuse se však začíná měnit. Zatímco dříve se odvětví ptalo, který ERP systém standardizovat, nyní se někteří ptají, zda základní model není zásadně omezující. Argocore je opatrný, pokud jde o své tvrzení ohledně umělé inteligence. „Logika celních sazeb, výpočet cel, ověřování dohod o volném obchodu a prosazování regulačních schémat jsou založeny na pravidlech. Musí být deterministické a auditovatelné. Zákon jsou pravidla.“ AI se používá k hodnocení spolehlivosti klasifikace, detekci anomálií, extrakci dokumentů a hodnocení rizik obchodních tras, ale nenahrazuje regulační odpovědnost. „AI podporuje rozhodování v rámci pravidel pro dodržování předpisů, ale nenahrazuje odpovědnost.“

Platforma je přímo propojena s australskou pohraniční stráží a karanténními úřady a před komerčním spuštěním příští měsíc prochází testováním uživatelské akceptace. Očekává se, že mezinárodní expanze začne na trzích v oblasti Asie a Tichomoří. Klíčovým prvkem jejího postavení je také suverenita dat, dodala společnost. „Provozní data zákazníků patří zákazníkům. Data na úrovni zásilek nezpeněžujeme ani nesdružujeme,“ vysvětlil pan Picknell. Argocore není jediná společnost, která vnímá tuto příležitost. Zavedení alternativní poskytovatelé uvádějí, že se zvýšil počet dotazů od zasílatelů, kteří zkoumají možnosti. Společnost Newage, která působí v oblasti softwaru pro nákladní dopravu více než 15 let a má silné postavení ve Spojených arabských emirátech a Indii, hlásí „nárůst zájmu ze strany přepraveců, kteří chtějí robustní a osvědčenou platformu“, spíše než experimentování v rané fázi. Celkově vzato, noví hráči využívající umělou inteligenci a zavedení dodavatelé druhé úrovně testují, zda je dominantní model ERP v oblasti nákladní dopravy zranitelnější, než se zdá. Prozatím zůstávají CargoWise a další zavedené společnosti hluboce zakořeněny v globálních přepravních operacích. Pokud však volatilita bude i nadále posunovat obchodní riziko směrem nahoru ještě předtím, než se zboží vůbec pohne, systémy určené primárně k zaznamenávání transakcí se mohou ocitnout pod rostoucím tlakem na vývoj. „Automatizace zvyšuje efektivitu,“ řekl pan Picknell. „Rozpad lineární struktury mění výsledky.“

Otázkou pro odvětví je, zda k této architektonické změně může dojít uvnitř stávajících gigantů ERP, nebo pouze mimo ně.



SSL Express 23-02-2026 ifo: Nedostatek kvalifikovaných pracovníků výrazně klesá

Podle institutu ifo klesl nedostatek kvalifikovaných pracovníků na nejnižší úroveň za posledních pět let. Pokles je obzvláště výrazný v odvětví dopravy a logistiky. Jaké jsou důvody a jak dlouho bude tento efekt trvat?

Tlak na trh práce znatelně polevuje, alespoň na papíře. Podle nejnovějšího průzkumu podniků provedeného institutem ifo hlásí 22,7 procenta firem nedostatek kvalifikovaných pracovníků. V říjnu to bylo 25,8 procenta. Tento ukazatel tak dosáhl nejnižší úrovně za pět let.

Nejvýraznější změna přichází v odvětví, které téměř vždy bije na poplach: doprava a logistika. Zde podíl postižených firem klesl ze 42,7 na 30,6 procenta. Tento pokles je jistě pozoruhodný. Ústřední otázka je zřejmá: Skutečně se nedostatek kvalifikovaných pracovníků zmírňuje, nebo je to pouze důsledek slabé ekonomiky? Odpověď zní jasně obojí. Výzkumník ifo Klaus Wohlrabe výslovně poukazuje na slabý ekonomický rozvoj jako na hnací sílu zmírňování.

Zároveň technologické změny, zejména umělá inteligence, posouvají poptávku po kvalifikacích. Některé profily jsou méně žádané, zatímco jiné jsou ještě žádanější. Jinými slovy,

není to automaticky „všechno dobré“. Je to spíše transformace pod tlakem. Pohled na odvětví ukazuje, že situace se velmi liší.

- Služby: Zhruba každý čtvrtý poskytovatel služeb si stěžuje na nedostatek personálu. Právní a daňoví poradci (58,4 %) a agentury dočasného zaměstnávání (56,6 %) jsou i nadále obzvláště těžce zasaženi.
- Průmysl: Nedostatek kvalifikovaných pracovníků mírně klesá na 16,6 procenta. V automobilovém sektoru a mezi výrobcí elektrických zařízení je toto číslo necelých 10 procent, zatímco ve strojírenství se pohybuje kolem 19 procent.
- Obchod: Celkově přibližně 18 procent; 21,6 procenta v maloobchodě, 16,2 procenta ve velkoobchodě.
- Stavebnictví: Zůstává na vysokých 30,4 procentech.

Skutečnost, že zejména doprava a logistika tak výrazně klesají, může mít několik důvodů, aniž by toto odvětví „s problémem skončilo“:

- Nižší objem, méně nových zaměstnanců: Když jsou objednávky a využití kapacit slabší, tlak na najímání zaměstnanců klesá.
- Strukturální úpravy: Procesy se stále více digitalizují, plánování a plánování je efektivnější – a částečně automatizované.
- Posun kvalifikace místo definice „všechno jasné“: Překážka se posouvá: méně „každý“, více „dokonale sladěných“ (např. IT/telematika, dílenské dovednosti, elektromobilita, dispečerské know-how).

Samotný institut ifo však varuje: Pokles by neměl zastínit skutečnost, že stárnutí populace a technologické změny dále posunou poptávku po kvalifikacích.



SSL express 23-02-2026 Restrukturalizace DB Cargo - dotčeno má být 6 000 pracovních míst (eurotransport.de)

Řídící orgány společností DB Cargo a Deutsche Bahn potvrdily zvolenou cestu restrukturalizace dceřiné společnosti DB Cargo. Externí experti vidí potenciál pro zásadní obnovu společnosti. Cílem je silnější zaměření na ziskové segmenty trhu, zefektivnění struktur a udržitelná ziskovost. Společnost se řídí restrukturalizačním programem S3 – infrastruktura, provoz a ziskovost. Restrukturalizační plán počítá s odstraněním 10 000 pracovních míst na plný úvazek v celé skupině do roku 2027 – prostřednictvím „standardizace, automatizace a digitalizace“. Ve společnosti DB Cargo bude zrušeno přibližně 6 000 pracovních míst. Implementace má probíhat společensky odpovědným způsobem. Svým restrukturalizačním plánem si DB Cargo klade za cíl splnit požadavky soutěžního řízení EU: DB Cargo musí dosáhnout zisku nejpozději do konce roku 2026, aby splnila nařízení Evropské komise. Zároveň DB Cargo hodlá dlouhodobě zůstat spolehlivým logistickým partnerem pro evropské podniky a průmysl. Po konečném rozhodnutí začnou jednání s odbory ohledně konkrétních provozních konceptů a jednotlivých regionálních lokalit. Aby se společnost DB Cargo do konce roku 2026 stala ekonomicky ziskovou, provedla v první polovině roku 2025 v rámci svého restrukturalizačního programu klíčový krok ve své transformaci, kdy zavedla například strukturu s podnikatelskou odpovědností orientovanou na zákazníka. Každá jednotka nyní nese podnikatelskou odpovědnost. Mezi další opatření patří revize provozních profilů, ukončení nerentabilních služeb, zvýšení využití kapacit, cílené úpravy cen a zavedení efektivních konceptů přímých vlaků.

V první polovině roku 2025 přepravila společnost DB Cargo přibližně 83 milionů tun zboží, což představuje pokles o deset procent ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku. Tržby v divizi nákladní dopravy klesly o zhruba devět procent na 2,5 miliardy eur (oproti 2,8 miliardě eur v první polovině roku 2024). Podle společnosti však společnost DB Cargo v prvních šesti měsících roku 2025 zlepšila svůj provozní výsledek o 165 milionů eur na ztrátu 96 milionů eur.