S S L E X P R E S
23.10.2026
ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

👩🏻‍💼🤖🧠 SSL Express 23-10-2026 Manhattan EMEA Exchange 2026: Agentní umělá inteligence v srdci burz, poháněná prvními uživateli

„Vítejte v agentském věku. “ Akce EMEA Exchange, kterou v Miláně ve dnech 12., 13. a 14. října 2026 uspořádala společnost Manhattan Associates, byla přirozeně dokonale sladěna s nedávnými oznámeními společnosti týkajícími se umělé inteligence. Ve svém úvodním projevu generální ředitel Eric Clark dokonale shrnul vizi a poslední dva roky inovací globálního poskytovatele řešení pro dodavatelský řetězec a unifikované obchodování: „Řešení, která jsou jednodušší na pochopení a použití a rychlejší na implementaci.“
Důkazem toho jsou oznámení z posledních měsíců, zejména představení nové generace agentů AI, kolaborativního ekosystému , který je jim určen, a konečně, v září 2026, nabídky Editions, navržené tak, aby se přizpůsobily všem firmám. Editions, nasazené ve třech stále více funkčně bohatých balíčcích, nevyžadují žádnou migraci, žádné stěhování ani žádné školení a snaží se držet krok s vyvíjejícími se potřebami uživatelů a vyvrátit obraz softwarového vydavatele, který je někdy považován za nedostupného: „Zavedla se představa: museli jste být průmyslovým gigantem, aby se Manhattan přizpůsobil vašim potřebám. S touto myšlenkou jednou provždy skoncujeme. Řešení Manhattanu jsou založena na stejné platformě a nabízejí stejný potenciál i stejné čtvrtletní inovace a zároveň jsou perfektně dimenzována pro aktuální situaci vaší společnosti ,“ tvrdí generální ředitel.
Vydavatel softwaru oznámil, že zkrátil standardní dobu implementace svého řešení Active Warehouse WMS až o 50 %, vyvinul řešení pro rychlé nasazení nástrojů Active Order a Active Store a dále zkrátil dobu implementace funkcí pro správu příchozích a odchozích toků na pouhých několik týdnů u svého systému TMS. „Řešení Active lze nyní nasadit za méně než sto dní ,“ ujišťuje Eric Clark. Tento vývoj je výsledkem rozsáhlé práce vydavatele na umělé inteligenci a očekávaného spuštění nové generace agentů v roce 2025, z čehož někteří jeho klienti nyní těží. „Významný distributor farmaceutických a zdravotnických produktů zkrátil doby nakládání a zlepšil včasnou expedici ,“ poznamenal manažer. „Největší velkoobchodník s biologickými produkty ve Spojených státech využívá autonomní agenty ke snížení pracovní zátěže při třídění o 75 %.“ A konečně, společnost specializující se na inteligentní správu energie zvýšila počet objednávek zpracovaných denně o 34 % a zároveň zkrátila cykly zpracování objednávek o více než 25 % .
Foot Locker, Moncler, DHL Supply Chain, Nespresso… Jako každý rok se sešla široká škála klientů tohoto softwarového vydavatele, aby se s těmito novinkami seznámili, experimentovali s nimi nebo se podělili o své zkušenosti. Mezi nimi se o své zkušenosti podělili i ti, kteří si nejnovější generaci agentů s umělou inteligencí osvojili v různých fázích implementace. Matt Lemon, vedoucí oddělení technologií dodavatelského řetězce ve společnosti JD Sports, vysvětlil, že během tříměsíčního pilotního programu nasadili sedm agentů, což jim umožnilo výrazně zlepšit jejich SLA o 10 %. Společnost Ceva Logistics, která byla rovněž pozvána k proslovu, se při řízení rozsáhlého nasazení řešení WMS a OMS

společnosti Manhattan Associates na více než polovině svých poboček po celém světě spoléhá zejména na umělou inteligenci. Nejvýznamnějším případem však zůstává případ společnosti L'Oréal, která se jako první dobrovolně přihlásila k testování agentů, které společnost Manhattan uvedla na trh v loňském roce. *„Chtěli jsme zjistit, co Manhattan nabízí, a velmi rychle jsme viděli jejich potenciál* ,“ zdůrazňuje Antoine Prat, globální ředitel pro procesy plnění ve společnosti L'Oréal. Šest měsíců po nasazení sedmi agentů během sedmi týdnů jsou výsledky konkrétní a pilotní projekt je úspěšný.
Všichni, bez ohledu na úroveň svých znalostí v dané oblasti, se shodují (včetně Manhattan Associates) na jednom bodě: jsme teprve na začátku éry agentů. Další klíčové výzvy – industrializace, řízení těchto agentů a jejich schopnost spolupracovat napříč různými systémy – otevřou pro dodavatelský řetězec širokou škálu možností.

👩🏻‍💻 🤖 🧠 SSL Express 23-10-2026 Agenti s umělou inteligencí v oblasti spedice a logistiky - kdo zaplatí za jejich chybu?

Od agentů umělé inteligence se v budoucnu očekává plánování tras, správa zásob a organizace přepravní kapacity. Co se ale stane, když umělá inteligence udělá chyby? „Müller – The Purple Logistics“ varuje před nevyřešenými otázkami odpovědnosti a požaduje nová pravidla pro spolupráci mezi poskytovateli logistických služeb a jejich zákazníky.
Umělá inteligence má zefektivnit logistiku. Méně prázdných jízd, lepší plánování tras, optimálně využívané sklady a automatizované procesy slibují značné úspory. S rostoucí autonomií systémů umělé inteligence však vyvstává problém, který byl často přehlížen: Kdo nese odpovědnost, když umělá inteligence udělá chybné rozhodnutí? Pro Linuse Lindera, CIO a výkonného ředitele společnosti „Müller – Die lila Logistik“, je to právě jedna z klíčových otázek pro další využití umělé inteligence v tomto odvětví. Zatímco technologie je stále silnější, organizační a smluvní předpisy v mnoha oblastech zaostávají. Potenciální konflikty lze snadno popsat: Systém umělé inteligence nenaplánuje urgentní přepravu, špatně alokuje kapacitu nebo způsobuje dodatečné náklady v důsledku chybné prognózy. Společnost Linder vidí značnou potřebu vyjasnění vztahů mezi poskytovateli logistických služeb a jejich klienty. Klienti sice vítají výhody umělé inteligence, ale spolupráce se stává obtížnější, jakmile se objeví rizika a otázky odpovědnosti. Je také třeba nově definovat rozdělení potenciálních úspor. Pokud například umělá inteligence sníží počet prázdných jízd a lépe využije přepravní kapacitu, mohl by z toho mít prospěch jak poskytovatel logistických služeb, tak i jeho klient. Způsob, jakým se tato ekonomická výhoda rozdělí, však v žádném případě není samozřejmý. Tyto otázky se vynořují obzvláště zřetelně při používání tzv. agentů s umělou inteligencí. Na rozdíl od jednoduchých softwarových nástrojů mohou samostatně vykonávat úkoly, činit rozhodnutí a komunikovat s jinými systémy v rámci předem definovaných hranic. Linder je proto označuje jako „digitální zaměstnance“. Společnosti musí pro tyto agenty stanovit podobná pravidla jako pro své zaměstnance: K jakým informacím mají agenti s umělou inteligencí přístup? Jaká rozhodnutí mohou činit samostatně? Kdo sleduje jejich práci? A kdo zasáhne, pokud se něco pokazí? Zavedení takových systémů proto není výhradně odpovědností IT oddělení. Spíše se musí zapojit i vedení společnosti, provozní oddělení a zákazníci.
Další překážkou je podle „Müller – Die lila Logistik“ konkurence v oblasti kvalifikovaného personálu. Průzkum 502 logistických společností, který prezentovala digitální asociace Bitkom, ukazuje, že více než polovina z nich již využívá umělou inteligenci. Zároveň se za hlavní

překážky digitalizace považuje nedostatek kvalifikovaných pracovníků a nedostatečné know-how. Linder se však domnívá, že důvody jsou složitější. Logistické společnosti soutěží o datové vědce, experty na umělou inteligenci a cloudové architekty s průmyslovými podniky, poskytovateli technologií a konzultačními společnostmi, které mohou často nabídnout atraktivnější platy a pracovní podmínky. Zejména vzhledem k poměrně nízkým maržím mnoha logistických společností bude proto klíčové přilákat digitální specialisty zajímavými projekty, moderními technologiemi, dalším vzděláváním a odpovídajícím odměňováním.

🚛 🦹‍♀️ !!SSL Express 23-10-2026 Takhle je boj proti fiktivním nákladním dopravcům úspěšný

Počet případů podvodů a krádeží nákladu páchaných fiktivními dopravci již léta rapidně roste. Dokládají to čísla Německé asociace pojišťoven (GDV) i praktické zkušenosti. Například Stefan Wnuck, vedoucí oddělení prevence ztrát a kvality dat ve společnosti Dachser, na fóru DVZ „Budoucnost nákladní dopravy“ na konci září informoval, že počet případů se od začátku roku ztrojnásobil. Jedná se o znepokojivý trend, který se pravděpodobně rychle nezmění. Důvod: Fantomoví dopravci mají mnoho způsobů, jak systém zneužít. David Saive tento bod zdůraznil minulý týden na webináři DVZ „Právní briefing“.
Právní expert z hamburské advokátní kanceláře Tug & Tow hovořil o rozsahu problému s Merlinem Müllerem, předsedou poradní rady hamburské spediční společnosti Sitra. Možnosti vstupu do problematiky jsou skutečně rozmanité. Sahají od zneužití e-mailových distribučních seznamů a manipulovaných adres až po převzetí insolventních společností a podvody s využitím umělé inteligence. To vše se děje v době, kdy digitalizace zrychlila procesy, náklady na dopravu se často nezveřejňují a cenový tlak je nekontrolovatelný. To usnadňuje podvodníkům infiltraci stávajících procesů. Podle Müllera digitalizace naopak ještě nepokročila do bodu, kdy by nabízela potřebnou bezpečnost.
Jak se tedy mohou firmy chránit? Oba experti zmínili opatření, která dříve bývala standardní praxí: například vyhýbání se komunikaci čistě e-mailovou a místo toho používání telefonu, pěstování dlouhodobých partnerství a spoléhání se na osobní kontakty a stanovování bezpečných komunikačních kanálů a datových standardů ve smlouvách.
Problematika fiktivních dopravců byla součástí širší debaty o „dodržování předpisů v dodavatelském řetězci“. Poskytovatelé logistických služeb jsou pod tlakem nejen ekonomicky, ale i ze strany vlády. Podobně jako banky ve finančním sektoru se poskytovatelé logistických služeb v přepravě zboží stále častěji stávají jakýmsi pomocným orgánem pro úřady, například pokud jde o poskytování důkazů o dodržování předpisů.

🛬 ⛽ 😡 SSL Express 26-10-2026 Předseda Rady ICAO kritizuje plány EU na obchodování s emisemi leteckých společností

Tošijuki Onuma, předseda Rady Organizace OSN pro civilní letectví (ICAO), během svého vystoupení v Bruselu nešetřil slovy: „Rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi pro leteckou dopravu podkopává systém CORSIA,“ řekl na konferenci Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). Úspěch nástroje ICAO na ochranu klimatu CORSIA je ohrožen. „Největším nebezpečím je fragmentace politických požadavků.“ Onuma tím myslí předpisy na ochranu klimatu, jako je systém EU pro obchodování s emisemi, které existují vedle globálně platného nástroje CORSIA.

V červenci Evropská komise navrhla rozšířit systém obchodování s emisemi, který se v současnosti vztahuje pouze na lety v rámci Evropského hospodářského prostoru, i na lety s přistáním v okruhu až 5 000 kilometrů kolem Frankfurtu nad Mohanem, až bude směrnice o obchodování s emisemi přepracována. „Tento krok Komise skutečně rozzlobil mezinárodní společenství," řekl v rozhovoru s novináři Thomas Reynaert, viceprezident IATA pro vnější vztahy. Sdružení leteckých společností vehementně odmítá rozšíření Evropského systému obchodování s emisemi (ETS). EU vždy silně podporovala zavedení globálního nástroje na ochranu klimatu pro leteckou dopravu, uvedl Reynaert. Rozšiřování vlastního systému za hranice Evropy tomu odporuje. V Montrealu, kde sídlí ICAO, jsou lidé, „kteří jsou naštvaní a cítí se podvedeni". Generální ředitelka pro dopravu Evropské komise Magda Kopczyńska na konferenci uvedla, že jednotné politické směrnice jsou tématem, které je jí i Komisi „velmi blízké". Dekarbonizace letecké dopravy vytváří podmínky pro dlouhodobý růst odvětví. „Požadujeme, aby letecké společnosti snižovaly emise, ale víme, že konkurence s konkurenty ze třetích zemí není vždy spravedlivá." Komise nepřijme žádné trvalé znevýhodnění evropských leteckých společností, uvedla Kopczyńska.

Komise svůj návrh na rozšíření systému ETS odůvodňuje mimo jiné tím, že chce zabránit odklánění dopravy do destinací, jako je Istanbul nebo státy Perského zálivu. Rozšíření ETS chrání spravedlivou hospodářskou soutěž a konkurenceschopnost letišť a leteckých společností v EU – zejména těch, které provozují síťové služby.

Zda se členské státy EU a Evropský parlament návrhem budou řídit, stále není jasné. V poslední diskusi ministrů životního prostředí odpovědných za reformu obchodování s emisemi pouze Německo, Dánsko a Chorvatsko rozšíření výslovně podpořily. Francie, Lucembursko, Maďarsko, Bulharsko, Rumunsko, Slovinsko, Lotyšsko a Malta naopak vyjádřily výhrady, kritiku nebo nesouhlas. Ostatní ministři životního prostředí se k této otázce výslovně nevyjádřili.

Dalším argumentem, který Komise předložila pro rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (ETS), je, že by se tím zlepšily možnosti finanční podpory vývoje a využívání udržitelných leteckých paliv (SAF). Letecké odvětví se však domnívá, že využití příjmů z ETS na podporu ochrany klimatu v letectví stále zaostává. Ourania Georgoutsakou, ředitelka sdružení Airlines for Europe (A4E), poukázala na to, že v loňském roce bylo na cílenou ochranu klimatu použito pouze 7 procent příjmů z obchodování s emisemi leteckých společností, například na podporu výroby a využívání SAF. Dodala, že návrhy Komise na reformu obchodování s emisemi by toto číslo zvýšily pouze na 8 procent. Evropské sdružení majitelů lodí (ECSA) vznáší podobné obavy jako letecké společnosti. Komise chce od členských států vyžadovat, aby alespoň polovinu svých příjmů z ETS vynaložily na odvětví, na která se vztahuje obchodování s emisemi. Komisař pro klima Wopke Hoekstra v červenci uvedl, že očekává, že se do leteckého průmyslu v letech 2029 až 2040 vrátí přibližně 15 miliard eur.

Georgoutsakou požadoval, aby EU zacházela s leteckým průmyslem podobně jako s energeticky náročnými odvětvími, která konkurují globálně. To by vyžadovalo poskytnutí nejméně 500 milionů bezplatných certifikátů CO2 leteckým společnostem. Při současné ceně CO2 kolem 80 eur za certifikát by taková podpora měla hodnotu přibližně 40 miliard eur.

Komise má v úmyslu dále podporovat rozvoj a zavádění SAF a dalších iniciativ na ochranu klimatu. Plánuje zachovat obchodování s emisemi a kvóty pro míchání SAF, uvedl Filip Cornelis, ředitel pro letectví v Evropské komisi. I když by bylo možné vynaložit další úsilí k usnadnění dodržování předpisů, vyjádřil přání zavést dohodnuté politiky v nadcházejících letech. „Je odpovědností naší generace dosáhnout energetické transformace," uvedl Cornelis. Uznal, že přechod na SAF je drahý, ale vyjádřil přesvědčení, že zákazníci za něj nakonec budou

ochotni zaplatit. Cornelis však dodal, že EU musí zajistit, aby její společnosti zůstaly konkurenceschopné.