



*ELEKTRONICKÝ*

# *SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ*

*XI/2024*

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS  
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

**Obsah:**

**Logistika v očekávání**

Úvod	str. 2
Více nových zakázek díky digitálnímu propojení	str. 2
Reporty zpočátku i bez reálných dat	str. 4
Digitální hub v pravidelném provozu	str. 6
Plánování s relevantními vlastnostmi	str. 7
Závěr – bez užšího propojení to nepůjde	str. 7

[info@svazspedice.cz](mailto:info@svazspedice.cz)

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 186 00 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: [www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## **TÉMA: Úspěch vyžaduje digitální data**

### 1. Úvod

Umělá inteligence a byrokracie jsou v současné době hnacími silami pokračující digitalizace dopravního průmyslu. Systémy řízení dopravy (TMS) se vyvíjejí v datové centrum, ze kterého pocházejí relevantní informace pro zákonem požadované zprávy o udržitelnosti nebo kreativní hodnocení pomocí velkých jazykových modelů. Plynulá výměna dat mezi centrálním řízením zakázek poskytovatelů služeb, specializovaných aplikací a dokonce i jiných společností se stává povinným úkolem, protože zefektivňuje procesy a významně tak přispívá k výsledku. IT systémy již nekontrolují jednotlivé dopravní nebo logistické řetězce, ale zachovávají si datovou suverenitu pro své uživatele v úzce propojené logistice a síti pro vytváření hodnot. Houština, do které se ručně pracující hráči mohou pouze zamotat. Každý, kdo usiluje o rychlou spolupráci s novými spolupracujícími partnery, se musí spolehnout na elektronické systémy stejně jako ten, kdo chce snižovat rizika a transparentně plnit své regulační povinnosti. S aktuálními klíčovými údaji je stále snazší sledovat vlastní podnikání a nastavovat šrouby efektivity procesů – pro vlastní obchodní úspěch nebo ekologickou bilanci: V dnešním světě logistiky vítězí plně digitální hráči.

### 2. Více nových zakázek díky digitálnímu propojení

V globalizovaném světě se přepravní řetězce bez elektronické výměny dat zdají nemyslitelné. Digitální ekosystémy a platformy pro zrychlenou spolupráci postupně nahrazují selektivní rozhraní.

V plně propojeném světě se elektronická výměna dat stává klíčovou kompetencí pro získávání zakázek od větších společností. To je teze Nika Hossaina, výkonného ředitele společnosti Lobster Logistics Cloud. Efektivní správa objednávek, digitální procesy, přesné plánování výroby a propojení všech relevantních hráčů jsou základními předpoklady pro veškerý pohyb zboží v nákladní dopravě. "V dnešní době jde o to, řídit přepravy tak přesně, aby umožňovaly plánování výroby a dodávek podle odvětví a obchodu," zdůrazňuje šéf IT společnosti, která se specializuje na výměnu informací. Schopnost přijímat a zpracovávat data je zásadní pro uzavření hodnotového řetězce. "To zahrnuje také dodací doklad s dokumentací o přechodu rizika, fakturační údaje jako základ pro automatické ověřování faktur a poskytování údajů o

emisích pro podávání zpráv o udržitelnosti," vysvětluje Hossain. K tomu je důležité rozpustit datová síla a upustit od one-to-one připojení přes selektivní rozhraní. "Požadavky globalizovaného světa mohou být splněny pouze síťovým způsobem," zdůrazňuje. Noví obchodní partneři mohou spolupracovat výrazně vyšší rychlostí prostřednictvím cloudové platformy, stejná práce na připojení se nemusí dělat znovu a znovu a uživatelé těží ze síťového efektu. Ekosystémy místo rozhraní "Nastavení klasického rozhraní může trvat až šest měsíců a stát kolem 60 000 eur," ohlíží se Hossain zpět a zdůrazňuje: "Místo toho nyní pro výměnu dat využíváme digitální ekosystémy, které také propojují ERP (Enterprise Resource Planning) průmyslových podniků a maloobchodů se systémem řízení dopravy (TMS) poskytovatelů logistických služeb." Výhodou velkých společností je, že řada poskytovatelů logistických služeb je již k těmto platformám připojena. "Díky tomu mohou snadno splnit svá očekávání, že budou pravidelně informováni o průběhu přepravy," vysvětluje Hossain. Je nejen zbytečné vytvářet zásilky transparentní, ale také organizačně obstrukční; Relevantní je pouze jejich stav, který je nutné pravidelně vyhodnocovat a sdílet. "Aby bylo možné takové informace vyměňovat, není nutné narušovat datovou suverenitu vlastníka," upřesňuje odborník. Informace by mohly být sdíleny cíleným a restriktivním způsobem na základě úzkých koncepcí oprávnění. "Sebeurčující rozhodnutí musí mít nejvyšší prioritu," požaduje Hossain. Zároveň se již dávno projevil potenciál hloubkového vyhodnocování dat. Oznamovací procesy například umožňují speditérům mnohem přesnější plánování kapacit; Ti, kteří znají svozové množství, mohou cíleně využívat svůj vozový park, lépe využívat vozidla a snižovat provozní náklady. Sladění přepravních tras také vytváří nové příležitosti k prodloužení provozní doby vozidel tím, že se zapojí do encounterového provozu. Pro Hossaina je jasné, že "vlastní výhoda převažuje nad nevýhodou, protože kdo sdílí informace o volných kapacitách, může najít další zakázky". Generální ředitel společnosti Lobster Logistics Cloud vidí podobně vysoký potenciál pro optimalizaci i ve výměně dat mezi obchodem a průmyslem s jejich smluvními logistickými společnostmi: "Pokud včas víte, jaké množství zboží má být skladováno a vyskladněno, budete při plánování pracovních sil mnohem přesnější." Přesná regulace výrazně zvyšuje efektivitu. Má také smysl mít možnost včas naplánovat, kdy by mělo být zboží odebráno a kam bude odesláno. "Systémy řízení skladu smluvních logistických společností by měly být pro tuto koordinaci také propojeny s TMS dopravců," vysvětluje Hossain. Datová suverenita jako klíčový Poskytovatelé logistických služeb by měli využívat své vlastní pokladnice dat k utváření inovací, jako jsou ty, které umožňují vychystávací roboti a autonomní dopravní systémy. Zároveň je nezbytné vyhnout se používání konkrétních platforem, na kterých závislost vzniká; Neutrální řešení se obzvláště dobře hodila jako důvěryhodné databáze, které sloužily k

připojení k těmto systémům. "Opatrnost se doporučuje u řešení, na kterých spolupracují konkurenti ze stejného odvětví," zní odborná rada. "Datová suverenita je klíčem k udržitelné digitalizaci," říká generální ředitel společnosti Lobster. To vyžaduje bezpečné datové prostory se zavedenými a akceptovanými pravidly. Na druhou stranu považuje snahy stáhnout se do uzavřeného datového prostoru (sub)průmyslu za málo užitečné, protože by se nevyhnutelně ztratily synergické potenciály. Hossain doporučuje, aby malé a střední dopravní společnosti používaly cloud pro výměnu dat. To jim umožňuje snadno spolupracovat s velkými poskytovateli služeb, odemykat nové obchodní příležitosti a získávat přístup ke kategorii smluv s vyšší hodnotou. Kromě toho lze předpokládat, že ad hoc transakce budou brzy uzavírány a spravovány výhradně digitálně. Platformy jsou také poměrně snadným způsobem, jak poskytnout datový materiál pro zprávy o udržitelnosti velkých přepravních společností, a to i jako společnost, na kterou se nevztahuje oznamovací povinnost: "K našemu logistickému cloudu je již připojeno několik kalkulaček skleníkových plynů, které můžeme snadno zásobovat telematickými daty z nákladních vozidel," prozrazuje, ale varuje: "Pokud musíte svým zákazníkům poskytnout hodnoty emisí v lednu, měli byste se o to okamžitě postarat: protože od prvního rozhovoru po uvedení do ostrého provozu obvykle uběhne dobrý měsíc."

### 3. Reporty zpočátku i bez reálných dat.

Evropská komise objasňuje, že chybějící údaje mohou být ve zprávách o udržitelnosti nahrazeny odhady.

Evropská komise nevidí v evropské směrnici o udržitelnosti (CSRD) žádná ustanovení, která by vyžadovala, aby se odesílatelé nebo speditéři v budoucnu obešli bez služeb některých burz nákladů nebo přepravních společností. V tomto odvětví takové obavy existují. Vychází z toho, že společnosti, na které se směrnice vztahuje, budou muset v budoucnu počítat s emisemi skleníkových plynů ve svém dodavatelském řetězci. Burzy nákladů však nemohou svým klientům poskytovat tyto údaje od pověřených přepravních společností. Panují obavy, že by se mohlo ukázat jako nemožné je identifikovat přímo od přenašečů. Evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti stanoví, že "společnosti by měly používat odhady, pokud nejsou schopny shromáždit potřebné informace o svých hodnotových řetězcích i přes přiměřené úsilí," uvedla mluvčí Evropské komise. Plánované nařízení "Count Emissions EU" také harmonizuje metody používané pro stanovení emisí z dopravy v EU a zjednoduší tak vykazování. Pro burzu nákladů TimoCom znamená toto upřesnění v první řadě úlevu. Na platformě mohou uživatelé v současné době najít pouze informace o typu a hmotnostní třídě vozidla, jakož i o hmotnosti a objemu zásilky. Prohlášení o délce trasy jsou nepřímo odvozena

z nabídky přeprav a také z živého sledování zásilky, pokud je použito. "Vítáme přístup standardizace prostřednictvím plánovaných specifikací," vysvětluje hlavní mluvčí společnosti Gunnar Gburek. Podporuje srovnatelnost a spravedlivou přeshraniční hospodářskou soutěž. "Na druhou stranu jsme kritičtí k byrokratickému úsilí, které to vyvolává, zejména ze strany malých a středních dopravců a speditérů," zdůrazňuje Gburek. Použití odhadovaných hodnot může být pouze předběžným krokem; TimoCom se naopak zasazuje o zavedení zjednodušeného systému hodnocení. Polský provozovatel platformy Trans.eu považuje za užitečné i použití odhadovaných hodnot na začátku oznamovací povinnosti, "protože umožňuje společností zůstat schopné jednat i přes případný nedostatek dat z hodnotového řetězce," říká generální ředitel společnosti Trans.eu Germany Michael Otto. Platforma umožňuje výpočet CO2 prostřednictvím propojených partnerských řešení, která zohledňují mimo jiné velikost vozidla, emisní třídu a topografii a jsou založena na normě ISO 14083. Tímto způsobem platforma nabízí svým zákazníkům mezinárodně uznávaný základ pro jejich reporting. Reporting jako konkurenční výhoda Quentin Donnadille, který je zodpovědný za otázky udržitelnosti v evropské asociaci speditérů CLECAT, se domnívá, že se může stát konkurenční výhodou pro burzy nákladní dopravy, když budou odesílatelům poskytovat údaje o emisích.

V určitém okamžiku se dopravní společnosti nebudou moci vyhnout výpočtu svých emisí, pokud jejich zákazníci podléhají CSRD, zdůrazňuje Nicolette van der Jagt, generální ředitelka CLECAT. K tomu existuje již mnoho nástrojů, k jejichž použití je zapotřebí jen malé množství informací. CLECAT však chápe, že malé dopravní společnosti se snaží prokázat, že splňují rostoucí množství různých předpisů, a to i nad rámec stanovení emisí CO2. Van der Jagt proto očekává, že Evropská komise poskytne další pokyny pro správné podávání zpráv o udržitelnosti. Otto s tímto přáním souhlasí: "Trans.eu aktivně podporuje své partnery při zpřístupňování dat a co nejdříve integruje do svých systémů připravované nařízení Count Emissions EU." Cílem společnosti je poskytovat data v reálném čase pro výpočet emisí, aby uživatelé platformy mohli získat přesné informace. "Nepochybně" to povede ke změnám v odvětví, říká ředitelka CLECAT van der Jagt, protože odesílatelé a speditéři jsou nuceni hledat obchodní partnery, kteří mohou poskytnout potřebná data Scope 3. CLECAT si je vědom názoru, že by to mohlo přispět k další konsolidaci v dopravním průmyslu, protože malé dopravní společnosti nemusí být schopny zaměstnávat úředníky pro udržitelnost jako větší logistické společnosti. "Očekáváme, že údaje o emisích CO2 se stanou klíčovou konkurenční výhodou a nepostradatelnou součástí odvětví dopravy a logistiky," hodnotí také Otto. Platformy, "které jsou schopny poskytnout tato data, budou v budoucnu preferovanými

partnery na trhu," zdůrazňuje své přesvědčení. "Jako jeden z našich ústředních strategických úkolů vnímáme usnadnit integraci dat Scope 3 rozšířením našich systémů a zajistit tak transparentnost a udržitelnost v celém dodavatelském řetězci," shrnuje šéf Trans.eu Germany.

#### 4. Digitální hub v pravidelném provozu

Z Langenhagenu do Erlangenu a zpět, z Bonnu do Ditzingenu v Bádensku-Württembersku, z Herne do Envy ve Francii nebo na okružních trasách přes Porúří a po celém Německu: Group4Transport plánuje každý den velký počet linek KEB, které vedou přes Německo a Evropu, a čelí přitom mnoha výzvam. Sdružení šesti středně velkých dopravních společností již dva roky používá v linkové dopravě cloudový systém řízení dopravy Cartright od společnosti Rio. Řešení nabízí dispečerům poskytovatelů služeb Spedition Hillert (Bocholt), WL Spedition (Herford), Johann Schober Transporte (Mnichov), Gelhard Logistik Service (Troisdorf), NordExpress Transport und Logistik (Langenhagen) a Evropské expresní dopravní organizace (Moravská Třebová/Česká republika) lepší přehled o komplexních procesech jejich každodenního podnikání.

Přibližně 320 souprav a návěsů, která ročně absolvují přibližně 90 000 jízd, činí ze společnosti Group4Transport malou, ale důležitou součást obrovského trhu kurýrních uměleckých děl, který ročně přepraví přibližně 7 miliard balíků. V celém Německu se přibližně 800 až 1 000 poskytovatelů dopravních služeb zabývá takzvanou linkovou dopravou mezi pevnými stanicemi, která vyžaduje nejvyšší přesnost a podrobné plánování. Dochvilnost a zdvořilý zákaznický servis charakterizují každodenní podnikání v tomto segmentu. Správa jízdních řádů a nasazování zdrojů "Pravidelné spoje nejsou ani tak o vytížení a sestavování tras – rozhodující je sofistikovaná správa jízdního řádu a transparentní plánování nasazení zdrojů," vysvětluje Burkhard Bräkling, který podporuje Group4Transport jako externí konzultant v otázkách digitalizace. Poznamenal, že digitální systémy, které se dříve používaly ve skupině společností, stále více narážely na své limity a již nemohly splňovat speciální požadavky na pravidelné služby. Z tohoto důvodu společnost Bräkling doporučila, aby společnost Verbund zakoupila nový systém řízení dopravy (TMS), který podporuje složité procesy a zároveň splňuje specifické požadavky tohoto segmentu trhu. "Důležitým kritériem pro středně velké podniky byl cloudový software, který nevyžaduje vlastní správu IT," zdůrazňuje Bräkling. Další nutností byla takzvaná vertikální integrace, tj. poskytování aplikace pro komunikaci s řidičem a také digitální záznam a přímé zjišťování všech údajů relevantních pro vozidlo a řidiče. Přimo z vozidla do systému. Group4Transport konečně našla správné cloudové řešení s jízdním řádem

a správou zdrojů v TMS od TB Digital Services v Mnichově. Aplikace dceřiné společnosti Traton, která pod značkou Rio sdružuje digitální služby pro dopravní a logistický průmysl, má také centrální dispečerské dispečerské centrum. Od výběrového řízení po ostrý provoz systému pak uběhl zhruba rok a půl. Od roku 2022 se TMS osvědčil v každodenním životě poskytovatelů služeb CEP a výrazně zjednodušil pracovní postupy ve společnosti Group4Transport. Velkoplošné obrazovky na dispečinku dnes zobrazují provoz v reálném čase a pomáhají včas rozpoznat poruchy.

## 5. Plánování s relevantními vlastnostmi

Dispečeři na první pohled vidí, který řidič kdy nastartoval, zda přijíždí včas a které prohlídky ještě čekají. Všichni řidiči a vozidla jsou digitálně zaznamenáváni se všemi jejich relevantními charakteristikami a provozními omezeními, například při zaměstnávání řidičů z východní Evropy. "Mnozí například pracují tři týdny v kuse a pak mají týden volno," říká Bräkling. Plné zohlednění účinků tohoto plánovacího cyklu je velmi složité s velkou pracovní silou. "Tyto údaje jsou uloženy v systému a jsou automaticky začleněny do plánování," dodává Bräkling. TMS zohledňuje také státní svátky, které jsou pro linkovou dopravu obzvláště důležité jako další proměnná plánování, a nabízí dispečinku v případě potřeby možnost provést úpravy automatického předběžného plánování. Software také automaticky vyhodnocuje karty řidičů a dokumentuje, jak dlouho je řidič nasazen na kterých trasách a zda nedošlo k nějakým zvláštním incidentům. To znamená, že poskytovatelé služeb v síti mohou dokončit své výkazy mezd a výdajů v několika málo krocích a výrazně snížit možnost chyb. Ke spolehlivosti procesů přispívá také propojená aplikace, kterou řidiči používají mimo jiné k digitální evidenci svých nákladních dokladů, protože překládá veškerou komunikaci přímo do jejich rodného jazyka. Od zavedení TMS potřebují firmy v síti výrazně méně času na svůj dispečink, a i malé týmy ji nyní mohou využít k plánování nasazení větších vozových parků. Systém se také intuitivně používá, usnadňuje zaškolení nových zaměstnanců a snižuje tak chybovost, říká konzultant Bräkling.

## 6. Závěr – bez užšího propojení to nepůjde

Poskytovatelé logistických služeb a jejich procesy těží obzvláště silně ze schopností velkých jazykových modelů. Na tom se shodla většina řečníků na 7th DVZ konferenci TMS & Co. ve Frankfurtu. Například logistiku lze vnímat jako neuronovou síť uzlů, které se neustále různými způsoby znovu propojují, vysvětlil ve svém hlavním projevu Philipp Pfister, Chief Customer Experience Officer společnosti Transporeon – a díky této strukturální podobnosti ji může

ideálně podporovat umělá inteligence (AI). Ve světě, který prochází technologickými, makroekonomickými a politickými změnami, je velmi důležité, aby aktéři také prováděli kulturní změnu směrem k užší spolupráci. Existují problémy, které lze řešit pouze společně, bez sítě to nejde. Je zapotřebí vytvořit standardy, které (nám) umožní automatizovat úlohy a tím vytvářet zlepšení pro všechny zúčastněné, opakovaně zdůrazňují experti a IT manažeři. Snad to půjde i v české kotlině....

Konec XI. čísla

***Příjemné konfrontace s umělou inteligencí vám přeje Redakce SZ SSL***