S S L E X P R E S
21.10.2026
ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

🚗 🚢 💵 SSL Express 21-10-2026 Mezinárodní přeprava ojetého vozu v roce 2026: Kolik stojí přeprava vozu do zahraničí

Auto odstavené na molu nepatří nikomu konkrétnímu. Prodejce už dostal zaplaceno. Kupující se ho ani nedotkl. Loď se naloží za čtyři hodiny. Každá vada skrytá pod barvou se stává problémem kupujícího v okamžiku, kdy se rampa zavře. To je prostý důvod, proč se auto prodává až po ověření historie. Jeden autorův známý se to dozvěděl u pick-upu z Colorada, který mířil do Rotterdamu. Papíry byly bezvadné. Fotografie z aukce, nalezené o tři týdny později, ukazovaly rozdrcený, vytmelený a obroušený blatník. Ověření začíná sedmnácti znaky vyraženými poblíž čelního skla. Bezplatné vyhledávání projde toto číslo 70 databázemi během přibližně třiceti sekund a vrátí specifikace, otevřené svolávací akce, stav počítadla kilometrů a počet nehod, prodejů a majitelů v evidenci. Úplná zpráva EpicVIN otevírá záznamy, které stojí za těmito počty, včetně fotografií z aukcí s odhady škod, všech stavů počítadla kilometrů v pořadí podle data, záznamů o vlastnictví od NMVTIS, záznamů o krádežích od NICB, zástavních práv, minulých inzerátů s požadovanými cenami a předchozího použití jako auto k pronájmu, taxi nebo flotilového vozu. Ve vlastní zemi je chyba napravitelná. Převezete vozidlo přes oceán a stejná chyba se stane měsíce trvajícím sporem vedeným e-mailem napříč pěti časovými pásmy. Celníci porovnávají tři věci. VIN kód na technickém průkazu, VIN kód na palubní desce a VIN kód vyražený na karoserii. Neshoda zabrání okamžitému uvolnění vozu. Každé osmé vozidlo má někde v NMVTIS značku vraku. Toto číslo je hlavním argumentem pro kontrolu VIN před jakoukoli platbou přepravci automobilu. Rozhodnutí o mezinárodní přepravě automobilu by mělo následovat po kontrole, nikdy jí předcházet. Přeprava vozu do zahraničí bez VIN kódu je nejdražší zkratkou v celém procesu.

- Historie stavu počítadla kilometrů ukazuje, zda je pozdější údaj nižší než dřívější
- Značky titulů odhalují záznamy o záchranných akcích, povodních nebo totálních ztrátách podané v jakémkoli státě
- Záznamy o krádeži zachytily naklonované VIN číslo ukradené z legálního auta
- Předchozí pronájem, taxi nebo používání vozového parku vysvětluje opotřebení, které se skrývá pouze pouhým najetým kilometrem

Každé osmé vozidlo má někde v NMVTIS značku vraku. Toto číslo je hlavním argumentem pro kontrolu VIN před jakoukoli platbou přepravci automobilu. Rozhodnutí o mezinárodní přepravě automobilu by mělo následovat po kontrole, nikdy jí předcházet. Přeprava vozu do zahraničí bez VIN kódu je nejdražší zkratkou v

celém procesu. Správný způsob přepravy závisí na typu vozidla, deklarované hodnotě a na tom, jak moc vám záleží na laku. U přepravy RoRo je vůz naložen na loď a připevněn k parkovací plošině, což je vhodné pro standardní vůz běžné hodnoty. Sdílená kontejnerová přeprava umístí dva až čtyři automobily do jednoho dvanáctimetrového boxu pro ochranu za rozumnou cenu. Jeden kontejner umístí pouze jedno vozidlo v uzavřené krabici, což je obvyklá volba pro klasické vozy nebo drahý dovoz. Zrychlená přeprava má přednost při další plavbě, pokud se termín nemůže posunout.

Lodě typu ro-ro jsou jedním z nejlevnějších způsobů přepravy automobilů přes Atlantik. Vozidlo se na palubu dostane vlastní silou, takže musí jezdit a řídit. Kontejnerová doprava zabraňuje solné mlze na karoserii a náhradní díly se přepravují vedlevozidla, ačkoli kontejnerová doprava je obvykle o několik dní pomalejší, protože bedny čekají na plný náklad. Spousta firem přepravuje auta každý týden po těchto trasách. To, co společnosti nabízejí za uvedenou cenou, se výrazně liší. Každý, kdo doufá, že přepraví vozidlo do zahraničí s vybitou baterií, se již rozhodl. Doba přepravy se pohybuje od dvou do šesti týdnů v závislosti na trase.

Kolik tedy stojí přeprava auta do zahraničí? Cena přepravy auta do zahraničí závisí na trase, způsobu dopravy a měsíci. Rezervace v červenci stojí více než stejná únorová.

Trasa	Metoda	Průměrná cena
Východní pobřeží USA do severní Evropy	RoRo	1 000 až 1 800 dolarů
Východní pobřeží USA do severní Evropy	Kontejner	1 900 až 3 200 dolarů
Západní pobřeží USA do Austrálie	RoRo	2 400 až 4 000 dolarů
USA na Blízký východ	Kontejner	2 200 až 4 500 dolarů

Doba přepravy se pohybuje od dvou do šesti týdnů v závislosti na trase. Průměrná cena za přepravu auta ze Spojených států do severní Evropy se pohybuje kolem 1 600 dolarů pomocí RoRo. Průměrné ceny za přepravu aut skrývají široký rozptyl. Sazby za průměrnou mezinárodní přepravu aut sledují ceny pohonných hmot a kapacitu plavidla více než cokoli, co broker kontroluje, takže vám nikdo nemůže říct, kolik to bude stát, bez značky, modelu a dvojice přístavů.

Náklady na mezinárodní stěhování ovlivňují čtyři cenové faktory. Velikost vozidla je na prvním místě, protože náklad se prodává podle objemu, takže dodávka je na stejné trase dražší než sedan. Druhým důležitým faktorem je typ vozidla, protože přepravce naloží pojízdný vůz během několika minut, zatímco přepravce mrtvého potřebuje naviják. Sezóna zvyšuje cenu přepravy vozidla během špičky o pětinu. Pojištění dopravy přidává 1 % až 2 % z deklarované hodnoty. Práce na emisích v místě určení mohou překročit samotné náklady na přepravu automobilu. Žádné z těchto čísel neovlivňuje cenu rovnoměrně, a proto se nabídky na stejné trase liší o stovky.

Mezinárodní přeprava vozidel je regulovaný obchod. Ve Spojených státech musí být zprostředkovatel námořní dopravy registrován a registrován u Federální námořní komise, takže ověření tohoto čísla trvá dvě minuty. Spolehlivý přepravce automobilů předá čtyři věci, aniž by byl urgován. Číslo licence si můžete ověřit online. Písemná

položková cenová nabídka platná po stanovenou dobu. Samotná pojistná smlouva s uvedením limitu krytí. Jmenovaný celní zástupce v místě určení, nikoli ústředna. Mezinárodní přepážka pro přepravu automobilů v rámci velkého speditéra tyto objednávky denně vyřizuje. Specializované firmy pro přepravu automobilů veřejně zveřejňují plavební řády, proto se zeptejte, kdo přepravní úsek pojišťuje. Dobré společnosti pro přepravu automobilů odpovídají na nepříjemné otázky bez zaváhání. Která loď? Který termín plavby? Nejasné odpovědi naopak obvykle znamenají, že přepravní společnost vaši rezervaci předává dál. Společnost zabývající se přepravou automobilů, která odpoví do hodiny, je lepší než ta, která nabízí o padesát dolarů méně. Společnosti zabývající se přepravou automobilů mění majitele a zaměstnance rychleji, než naznačují jejich stránky s referencemi, proto berte v úvahu pouze nedávné recenze.

✈️🗓️📊 SSL Express 21-10-2026 Týden #41 Sazby se drží stabilně, poptávka klesá kvůli svátkům na začátku října

Průměrné celosvětové sazby za leteckou nákladní dopravu se v prvních dvou říjnových týdnech udržely stabilní, a to i přes to, že objemy v 41. týdnu (od 5. do 11. října) již třetí týden po sobě klesají. Pokles je způsoben především každoročním čínským svátkem „Zlatý týden“ při příležitosti podzimního festivalu a v menší míře státními svátky na Tchaj-wanu a v Jižní Koreji. Globální objem přepravy však ve 41. týdnu meziročně dosáhl 9 %, což po ukončení září na stejné úrovni růstu pokračuje i v říjnu. Podle nejnovějších týdenních údajů od WorldACD Market Data se průměrné globální spotové ceny ve 41. týdnu nezměnily na 3,55 USD za kilogram, přičemž tržní ceny (kombinace spotových a smluvních sazeb) se rovněž udržely na 3,13 USD za kilogram. Spotové ceny z asijsko-pacifického regionu klesly mezitýdenně o 3 % (WoW) na 4,83 USD za kilogram, jelikož objemy z tohoto regionu zaznamenaly třetí malý pokles WoW (-1 %). Spotové ceny z Blízkého východu a jižní Asie (-2 %, WoW) klesly také v důsledku dalších narušení trhu na Blízkém východě, ale 10% nárůst spotových cen WoW z Afriky vykompenzoval pokles z ostatních trhů.
Celosvětová hmotnost letecké nákladní přepravy klesla v 41. týdnu o další 1 % ve srovnání s předchozím týdnem, včetně 4% poklesu celkové hmotnosti přepravovaných zásilek ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) a 3% poklesu ze Severní Ameriky. Ačkoli zpoplatněná hmotnost přepravovaných zásilek z asijsko-pacifického regionu zaznamenala v 41. týdnu pouze 1% pokles celkové hmotnosti přepravovaných zásilek, následoval 2% pokles v předchozím týdnu a 6% pokles v 39. týdnu v období před Zlatým týdnem v Číně. Kombinovaná hmotnost přepravovaných zásilek z asijsko-pacifického regionu v 40. a 41. týdnu klesla o 7 % ve srovnání s předchozími dvěma týdny – což je o něco strmější pokles než 4% ve stejném období loňského roku, ačkoli v jiných ohledech byly vzorce v 41. týdnu v obou letech podobné. Navzdory některým jedinečným aspektům globálního obchodu a kapacity a poptávky po letecké nákladní přepravě v letošním roce, včetně války mezi USA a

Íránem a změn evropských dovozních pravidel od července, byl loňský rok také mimořádný díky rychlým změnám v amerických celních a obchodní politice a ukončení amerických výjimek z dovozu „de minimis“, což komplikovalo meziroční srovnání.
Globální tonáže ve 41. týdnu letošního roku však byly o 9 % vyšší než ve stejném týdnu loňského roku a tržní sazby o 29 % vyšší, včetně spotových sazeb o 34 % meziročně. Tyto vyšší sazby v letošním roce odrážejí pokračující narušení kapacity letecké nákladní dopravy na některých trzích od začátku konfliktu mezi USA a Íránem a výrazně vyšší (+111 % meziročně, na základě údajů od IATA/Platts) ceny leteckého paliva a související palivové příplatky.
Celková celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy se ve 41. týdnu druhý týden po sobě snížila o 1 %, a to především kvůli 3% poklesu kapacity z oblastí Asie a Tichomoří a Střední a Blízkého východu (MESA) v důsledku státních svátků v Asii a Tichomoří, ale také kvůli obnoveným výpadkům kapacity na Blízkém východě, zejména v Saúdské Arábii po útocích jemenských Hútíů na několik letišť v království, zejména na mezinárodní letiště krále Chálida v Rijádu. Poté, co trhy v Perském zálivu ve 40. týdnu zaznamenaly 4% nárůst kapacity, byly tyto zisky ve 41. týdnu smazány 4% poklesem kapacity, což vedlo k poklesu kapacity z trhů v Perském zálivu o 20 % ve srovnání s úrovní na konci února (7. týden) těsně před útokem USA a Izraele na Írán.
Ve srovnání se stejným týdnem loňského roku se celková globální kapacita letecké nákladní dopravy ve 41. týdnu zvýšila přibližně o 1 %, přičemž kapacita nákladní i přepravní kapacita přepravních nákladů pro cestující vzrostla o podobný počet.
Zatímco kapacita z trhů v asijsko-pacifickém regionu se má tento týden vrátit po skončení státních svátků ve východní Asii, které se konaly začátkem října, obnovený konflikt mezi Saúdskou Arábií a Hútíyi pravděpodobně způsobí další narušení již tak narušené kapacity letecké nákladní dopravy do, z a v rámci Perského zálivu.

🌎❌ // SSL Express 21-10-2026 Čína v centru pozornosti: Vedoucí představitelé EU chtějí nové ochranné nástroje

EU má v úmyslu dále posílit boj proti nekalým obchodním praktikám zemí, jako je Čína. Na summitu hlavy států a vlád členských států vyzvaly Evropskou komisi, aby urychleně vyvinula nové nástroje pro boj s nerovnováhou. Zároveň se očekává, že Komise pod vedením Ursuly von der Leyenové efektivně využije stávající nástroje EU a bude pokračovat v dialogu. Výzvu Komisi k provedení tohoto opatření prosazovali především německý kancléř Friedrich Merz a francouzský prezident Emmanuel Macron. Ti se zasazují o nový nástroj, který by umožnil rozhodnou reakci v případech, kdy třetí země způsobí závažné a systematické narušení jednotného trhu EU politickými nebo ekonomickými prostředky. Za tímto účelem by Komise měla být zmocněna k regulaci přístupu na jednotný trh EU. Návrh dokonce zmiňuje okamžité vyloučení třetí země z jednotného trhu jako možnou krajní možnost. Aby se zabránilo blokování v rámci EU, má se uplatnit princip obráceného hlasování kvalifikovanou

většinou. To znamená, že návrh Komise se považuje za přijatý, pokud proti němu aktivně nevystoupí alespoň 15 zemí. Tyto země musí také kolektivně zastupovat alespoň 65 procent obyvatel EU. Merz a Macron dále volají po tzv. nástroji pro diverzifikaci, který by zajistil, že se společnosti nestanou příliš závislými na dodavatelích z jednotlivých zemí. Navrhují také zpřísnění kontrol v rámci jednotného trhu. V případech přetrvávajícího a závažného porušování předpisů EU by se zintenzivnily kontroly dovozu a produktů, což by mohlo vést k omezení přístupu.
Podle Evropského statistického úřadu zaznamenala EU v loňském roce obchodní deficit s Čínou ve výši přibližně 360 miliard eur. Mezi příčiny patří dumping, nadměrné a rozsáhlé subvence a manipulace s měnami. Nové nástroje mají primárně působit odstrašujícím způsobem a zajistit, aby Čína byla ochotna řešit obchodní spory dialogem. Prvním krokem v tomto směru je přijetí Čínou snížení čínského vývozu hybridních vozů do Evropy minulý týden. Dodávky do Evropské unie by tak mohly klesnout o více než polovinu, vysvětlil evropský komisař pro obchod Maroš Šefčovič po jednáních s čínským ministrem obchodu Wang Wentaem v Pekingu. Dohoda by mohla částečně zmírnit tlak čínské konkurence na německé automobilky. Hybridy jsou nyní největším segmentem trhu v EU. V srpnu tvořily více než 44 procent nově registrovaných vozů hybridy nebo plug-in hybridy – tedy vozy, které kombinují spalovací motor s elektromotorem a baterií, někdy i s nabíjecím portem (plug-in).
Aby se předešlo provokování Číny, jméno této země není v prohlášení ze summitu zmíněno. Diplomaté také zdůrazňují, že nové nástroje by mohly být použity například proti USA, pokud by způsobily vážné a systematické narušení evropského jednotného trhu politickými nebo ekonomickými prostředky.
P.S. Dvourychlostní Evropa je tady. Duo M&M se snaží zakrýt velké domácí problémy "buzerováním" politiky evropské

🚢 ♻️ 💵 SSL Express 21-10-2026 Evropští majitelé lodí požadují větší podíl na příjmech EU z uhlíkových emisí

Evropští majitelé lodí volají po trojnásobném zvýšení povolenek na emise uhlíku určených na podporu energetické transformace lodní dopravy s argumentem, že toto odvětví přispívá k příjmům z aukcí systému EU pro obchodování s emisemi téměř dvojnásobným podílem svých emisí. Studie zveřejněná Asociací majitelů lodí Evropského společenství (ECSA) odhaduje, že navrhovaný mechanismus udržitelného alternativního pohonu v námořní dopravě (SMAP) potřebuje nejméně 330 milionů povolenek, oproti 110 milionům, které v současnosti předpokládá Evropská komise. Asociace odhaduje požadovanou podporu na přibližně 30 miliard eur (33,6 miliardy dolarů), jejímž cílem je zmenšit cenový rozdíl mezi konvenčními lodními palivy a čistšími alternativami. Návrh je součástí probíhající revize systému EU ETS a stále podléhá schválení Evropským parlamentem a Radou.
Podle ECSA se námořní doprava podílí přibližně 10 % na emisích zahrnutých v systému obchodování, ale nakupuje téměř 20 % vydražených povolenek. Na rozdíl od

několika průmyslových odvětví lodní doprava od svého vstupu do systému v roce 2024 neobdržela bezplatné povolenky. Po dokončení období postupného zavádění musí dopravní společnosti odevzdat povolenky pokrývající 100 % svých emisí spadajících do rámce ETS od emisního roku 2026. Asociace odhaduje, že majitelé lodí nakupují ročně zhruba 90 milionů povolenek. Při ilustrativní ceně uhlíku 100 eur za povolenku by to představovalo roční výdaj přibližně 9 miliard eur (10,1 miliardy dolarů). Jedná se spíše o modelový předpoklad než o fixní roční platbu.
Mechanismus SMAP navrhovaný Komisí by podpořil společnosti používající způsobilá paliva a pohonné technologie s nižšími emisemi přidělováním povolenek na kompenzaci části jejich dodatečných nákladů. ECSA tvrdí, že navrhovaná rezerva pokrývající období 2028 až 2040 by pokryla pouze zhruba jednu třetinu odhadovaných potřeb odvětví. Asociace si také přeje, aby se podpora rozšířila na investice do energetické účinnosti, spíše než aby se soustředila na alternativní paliva a pohonné systémy. Její generální tajemník Sotiris Raptis vyzval evropské zákonodárce k rozšíření navrhované rezervy s cílem zajistit větší jistotu pro investice do čistších technologií v lodní dopravě.
K tomuto zásahu dochází v době, kdy majitelé lodí zvažují rostoucí náklady na dodržování emisních předpisů v oblasti uhlíku oproti značnému pojištění spojenému s alternativními palivy, modernizací flotily a novými pohonnými systémy.