



Hodnocení efektivnosti projektu výstavby vodního koridoru DUNAJ-ODRA-LABE

(zpracované podle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách vydaných Ministerstvem dopravy ČR dne 10.5.2005)

Březen 2007

1. Ekonomická analýza

1.2 Časový průběh investičních nákladů

Reálný předpoklad zahájení výstavby, tj. rok 2013, odpovídá termínu, do kterého by bylo možné dokončit potřebné přípravné práce a navazuje na plánované dokončení vodní cesty Seina – sever ve Francii. Zmíněný projekt je jako jedna z priorit EU částečně financován z evropských fondů. Investice jsou sledovány v průběhu let 2013 – 2032. Projekt je možné realizovat na základě tří odlišných scénářů, jež se liší jak délkou jednotlivých etap, tak množstvím investovaných prostředků.

V „rychlém“ scénáři 1 lze počítat s ročním objemem investičních prostředků do cca 600 mil. €, ve středním scénáři s objemem do 450 mil. € a v „pomalém“ třetím s objemem do cca 300 mil. €. Jestliže předpokládáme, že prvním rokem realizace by byl již zmiňovaný rok 2013 (pro jiný startovní rok by byly závěry obdobné), pak můžeme sledovat následující možný vývoj v rámci jednotlivých variantních scénářů:

Variantní scénář 1 – vychází z roční investované částky 600 mil €. Tento scénář umožňuje následující časový průběh jednotlivých etap projektu:

Etapa 1 – dokončení v roce 2016, tj. doba trvání 4 roky

Etapa 2 – dokončení v roce 2018

Etapa 3 – dokončení v roce 2022

Etapa 1a – do konce roku 2023

Etapa 4 – kompletní dokončení v roce 2028

Celková doba výstavby – 16 let

Variantní scénář 2 – v porovnání s předchozím scénářem počítá s nižší maximální roční částkou 450 mil. €, ale s rychlejším náběhem. Realizace všech etap by si vyžádala 20 let.

Etapa 1 – dokončení v roce 2016, tj. doba trvání 4 roky

Etapa 2 – dokončení v roce 2018

Etapa 3 – dokončení v roce 2022

Etapa 1a – do konce roku 2025

Etapa 4 – dokončení v roce 2032

Variantní scénář 3 – roční investice v rámci této varianty by nepřekročily 300 mil. €.

Etapa 1 – dokončení v roce 2016, tj. doba trvání 4 roky

Etapa 2 – dokončení v roce 2018

Etapa 3 – dokončení v roce 2025

Etapa 1a – dokončení v roce 2027

Etapa 4 – dokončení v roce 2040

Investiční náklady na výstavbu vodního koridoru DUNAJ-ODRA-LABE dle požadovaných parametrů v cenách roku 2004 v rozdělení podle jednotlivých scénářů (viz. výše):

1) Scénář 1 – Investiční náklady (částky jsou uváděny v mil. €)

| Úsek | Dunaj-Hodonín | Hodonín-Prerov | Prerov-Ostrava | Ostrava-Kožle | Přovice-Pardubice | Celkové náklady po letech |
|------------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|-------------------|---------------------------|
| Rok\etapa | 1 | 2 | 3 | 1a | 4 | |
| 2013 | 100,0 | | | | | 100,0 |
| 2014 | 160,0 | | | | | 160,0 |
| 2015 | 320,0 | | | | | 320,0 |
| 2016 | 312,2 | 200,0 | | | | 512,2 |
| 2017 | | 300,0 | 250,0 | | | 550,0 |
| 2018 | | 263,3 | 316,7 | | | 580,0 |
| 2019 | | | 580,0 | | | 580,0 |
| 2020 | | | 600,0 | | | 600,0 |
| 2021 | | | 225,6 | 100,0 | 274,4 | 600,0 |
| 2022 | | | 20,0 | 200,0 | 380,0 | 600,0 |
| 2023 | | | | 100,9 | 499,1 | 600,0 |
| 2024 | | | | | 600,0 | 600,0 |
| 2025 | | | | | 600,0 | 600,0 |
| 2026 | | | | | 600,0 | 600,0 |
| 2027 | | | | | 600,0 | 600,0 |
| 2028 | | | | | 553,4 | 553,4 |
| Náklady po etapách | 892,2 | 763,3 | 1992,3 | 400,9 | 4106,9 | - |
| Z toho technologické náklady | 147,9 | 225,2 | 726,4 | 120,9 | 1018,9 | - |
| Celkové náklady | 8 155,6 | | | | | |

2) Scénář 2 – Investiční náklady (částky jsou uváděny v mil. €)

| Úsek | Dunaj- Hodonín | Hodonín- Přerov | Přerov- Ostrava | Ostrava- Kožle | Přovice- Pardubice | Celkové náklady po letech |
|-------------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Rok\etapa | 1 | 2 | 3 | 1a | 4 | |
| 2013 | 180,0 | | | | | 180,0 |
| 2014 | 300,0 | | | | | 300,0 |
| 2015 | 320,0 | | | | | 320,0 |
| 2016 | 92,2 | 200,0 | 107,8 | | | 400,0 |
| 2017 | | 300,0 | 150,0 | | | 450,0 |
| 2018 | | 263,3 | 186,7 | | | 450,0 |
| 2019 | | | 450,0 | | | 450,0 |
| 2020 | | | 450,0 | | | 450,0 |
| 2021 | | | 450,0 | | | 450,0 |
| 2022 | | | 197,8 | 100,0 | 152,2 | 450,0 |
| 2023 | | | | 150,0 | 300,0 | 450,0 |
| 2024 | | | | 100,0 | 350,0 | 450,0 |
| 2025 | | | | 50,9 | 399,1 | 450,0 |
| 2026 | | | | | 450,0 | 450,0 |
| 2027 | | | | | 450,0 | 450,0 |
| 2028 | | | | | 450,0 | 450,0 |
| 2029 | | | | | 450,0 | 450,0 |
| 2030 | | | | | 450,0 | 450,0 |
| 2031 | | | | | 450,0 | 450,0 |
| 2032 | | | | | 205,6 | 205,6 |
| Náklady po etapách | 892,2 | 763,3 | 1992,3 | 400,9 | 4106,9 | - |
| Z toho technologické náklady | 147,9 | 225,2 | 726,4 | 120,9 | 1018,9 | - |
| Celkové náklady | 8 155,6 | | | | | |

3) Scénář 3 – Investiční náklady (částky jsou uváděny v mil. €)

| Úsek | Dunaj- Hodonín | Hodonín- Přerov | Přerov- Ostrava | Ostrava- Kožle | Přovice- Pardubice | Celkové náklady po letech |
|------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Rok\etapa | 1 | 2 | 3 | 1a | 4 | |
| 2013 | 180,0 | | | | | 180,0 |
| 2014 | 300,0 | | | | | 300,0 |
| 2015 | 300,0 | | | | | 300,0 |
| 2016 | 112,2 | 187,8 | | | | 300,0 |
| 2017 | | 300,0 | | | | 300,0 |
| 2018 | | 275,5 | 24,5 | | | 300,0 |
| 2019 | | | 300,0 | | | 300,0 |
| 2020 | | | 300,0 | | | 300,0 |
| 2021 | | | 300,0 | | | 300,0 |
| 2022 | | | 300,0 | | | 300,0 |
| 2023 | | | 300,0 | | | 300,0 |
| 2024 | | | 300,0 | | | 300,0 |
| 2025 | | | 167,8 | 132,2 | | 300,0 |
| 2026 | | | | 200,0 | 100,0 | 300,0 |
| 2027 | | | | 68,7 | 231,3 | 300,0 |
| 2028 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2029 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2030 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2031 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2032 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2033 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2034 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2035 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2036 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2037 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2038 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2039 | | | | | 300,0 | 300,0 |
| 2040 | | | | | 175,6 | 175,6 |
| Náklady po etapách | 892,2 | 763,3 | 1992,3 | 400,9 | 4106,9 | - |
| Z toho technologické náklady | 147,9 | 225,2 | 726,4 | 120,9 | 1018,9 | - |
| Celkové náklady | 8 155,60 | | | | | |

Pro účely posouzení efektivity projektu se investičními náklady rozumí investiční výdaje, tzn. náklady na investice nejsou odepisovány, ale jsou zahrnuty do roku, ve kterém budou vynaloženy. Investiční náklady 4. etapy jsou kalkulovány na základě konvenčního řešení železničních přeložek.

Zpracovatel analýzy se tímto přizpůsobuje metodikám Ministerstva dopravy ČR, které nerespektují zavedený pojmový aparát (viz. např. zákon č. 563/2001 Sb., o účetnictví, v platném znění, který náklady a výdaje striktně rozlišuje) a nahlíží na náklady jako na

výdaje, přičemž oba tyto pojmy používají střídavě ve stejném smyslu, jako by se jednalo o synonyma.

V uvedených hodnotách jsou zahrnuty také náklady na zařízení stanoviště ve výši 5 % z celkových investičních nákladů a dále investiční rezerva ve výši 15 % celkových investičních nákladů, která by měla pokrýt určité nejistoty, neboť při současném stavu dokumentace nelze např. přesně říci, jak dlouhé budou přeložky hospodářských cest či kolik větších propustků bude třeba zřídit. Zanedbatelnou část pak tvoří náklady na výkupy pozemků v rámci jednotlivých etap.

Zahrnutí těchto nákladů do hodnocení efektivnosti investice je logické také z toho důvodu, že tyto náklady dosud nebyly vynaloženy. K jejich vynaložení dojde pouze v případě, že bude překročeno k realizaci projektu, tedy až po učinění investičního rozhodnutí. Za utopené jsou z tohoto důvodu považovány pouze náklady na zpracování tohoto hodnocení.

Podrobnější členění investičních nákladů na jednotlivé etapy projektu je obsaženo v příloze č. 9. Výše uvedené údaje se od údajů v příloze mohou v součtech nepatrně lišit, a to z důvodu zaokrouhlování.

Pro kalkulaci nákladů na opravy realizované ve víceletém rytmu nebyla ke dni zpracování tohoto hodnocení k dispozici kalibrovaná data. Proto byly stanoveny pomocí analogie s jinými projekty, a to ve výši 15 % celkových investičních nákladů. Tyto náklady jsou vykázány do 20. roku provozu investice (jednotlivých etap), ve kterém je předpokládáno jejich plnění.

Níže jsou uvedeny náklady na opravy v rozdělení podle jednotlivých scénářů:

1) Scénář 1

| Náklady na opravy (v mil. €) | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Etapa | 2036 | 2038 | 2042 | 2043 | 2048 |
| 1 | 133,83 | | | | |
| 2 | | 114,50 | | | |
| 3 | | | 298,85 | | |
| 1a | | | | 60,14 | |
| 4 | | | | | 616,00 |
| Celkové náklady po letech | 133,83 | 114,50 | 298,85 | 60,14 | 616,00 |
| Celkové náklady | 1 223,32 | | | | |

2) Scénář 2

| Náklady na opravy (v mil. €) | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Etapa | 2036 | 2038 | 2042 | 2045 | 2052 |
| 1 | 133,83 | | | | |
| 2 | | 114,50 | | | |
| 3 | | | 298,85 | | |
| 1a | | | | 60,14 | |
| 4 | | | | | 616,00 |
| Celkové náklady po letech | 133,83 | 114,50 | 298,85 | 60,14 | 616,00 |
| Celkové náklady | 1 223,32 | | | | |

3) Scénář 3

| Náklady na opravy (v mil. €) | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Etapa | 2036 | 2038 | 2045 | 2047 | 2052 |
| 1 | 133,83 | | | | |
| 2 | | 114,50 | | | |
| 3 | | | 298,85 | | |
| 1a | | | | 60,14 | |
| 4 | | | | | 274,70 |
| Celkové náklady po letech | 133,83 | 114,50 | 298,85 | 60,14 | 616,00 |
| Celkové náklady | 1 223,32 | | | | |

Náklady spojené s navazujícími aktivitami vyvolanými projektem budou nepřímé a jsou tudíž zahrnuty do hodnocení projektu v podobě socioekonomických přínosů v kapitole 1.4 tohoto hodnocení.

1.2 Průběh výnosů v čase

V souvislosti s projektem budou realizovány přímé a nepřímé výnosy. Přímé výnosy, jež vyplývají z dopravního využívání vodní cesty mají formu úspor přepravních nákladů vzniklých převedením přepravy ze železnic a silnic na vodní dopravu a dále vybraných proplavovacích poplatků (mýto za použití vodní cesty).

Nepřímé výnosy vyplývající z existence vodní cesty, avšak nezávislé na intenzitě přepravy, zahrnují:

- § Zhodnocení infrastruktury evropské vodní dopravy, především zlepšení integrity a zvýšení kapacity sítě,
- § Poskytnutí impulsu ke zlepšení splavnosti zanedbaných částí sítě (Labe, Odra)
- § Optimalizace rozvoje celé dopravní infrastruktury v souběhu s vodní cestou, umožňující úsporu investic.

Ve sféře dopravy jsou jedním z hlavních efektů úspory přepravních nákladů, jež mají vliv na konečnou sumu předpokládaných výnosů. Tyto úspory se projeví jak v hospodaření přepravců, tak ve výši inkasovaných poplatků za použití vodní cesty. V rámci jednotlivých scénářů jsou proto kalkulovány 3 druhy úspor přepravních nákladů:

- § Minimální úspora přepravného
- § Střední úspora přepravného
- § Maximální úspora přepravného

Část přepravních úspor je představována proplavovacími poplatky (mýtem), které jsou přímo inkasovány a mohou sloužit investorovi ke zhodnocení vloženého kapitálu (k příslušnému úroku, případně úroku i úmoru). Přímé výnosy jsou kalkulovány od prvního roku následujícího po ukončení výstavby každé jednotlivé etapy vodního koridoru.

Společně s vybranými poplatky vstupuje do přímých výnosů tržba za prodej materiálu, tj. využití přebytečných výkopových materiálů a dále výnosy ve sféře energetického hospodářství, neboť provoz plavebních komor má být zajišťován přečerpáváním vody, stejně jako dodávka vody pro vodohospodářské účely v krizových obdobích. Příslušné přečerpávací kapacity mohou být reverzní, tj. fungovat jako malé vodní elektrárny. Níže jsou uvedeny přímé výnosy v členění podle jednotlivých scénářů:

1) Scénář 1 - přímé výnosy (v mil. €)

| Rok | Přepravní úspory (bez poplatků) | Poplatky | Výkopový materiál | Energetické hospodářství | Přímé výnosy celkem/rok |
|------|---------------------------------|----------|-------------------|--------------------------|-------------------------|
| 2017 | 11,1 | - | 6,6 | 0,5 | 18,2 |
| 2018 | 22,1 | - | - | 0,5 | 22,6 |
| 2019 | 33,2 | - | 11,0 | 2,6 | 46,8 |
| 2020 | 44,2 | - | - | 2,6 | 46,8 |
| 2021 | 55,3 | - | - | 2,6 | 57,9 |
| 2022 | 66,3 | - | - | 2,6 | 68,9 |
| 2023 | 77,4 | - | 4,4 | 4,2 | 86,0 |
| 2024 | 107,4 | 38,9 | 8,8 | 6,0 | 161,1 |
| 2025 | 158,0 | 57,2 | - | 6,0 | 221,2 |
| 2026 | 208,7 | 75,5 | - | 6,0 | 290,2 |
| 2027 | 210,8 | 76,2 | - | 6,0 | 293,0 |
| 2028 | 212,9 | 77,0 | - | 6,0 | 295,9 |
| 2029 | 221,5 | 116,7 | - | 5,1 | 343,3 |
| 2030 | 256,0 | 130,5 | - | 5,1 | 391,6 |
| 2031 | 290,4 | 144,4 | - | 5,1 | 439,9 |
| 2032 | 293,4 | 145,8 | - | 5,1 | 444,3 |
| 2033 | 296,3 | 147,3 | - | 5,1 | 448,7 |
| 2034 | 299,3 | 148,7 | - | 5,1 | 453,1 |
| 2035 | 302,3 | 150,2 | - | 5,1 | 457,6 |
| 2036 | 305,3 | 151,7 | - | 5,1 | 462,1 |
| 2037 | 308,4 | 153,2 | - | 5,1 | 466,7 |
| 2038 | 311,4 | 154,8 | - | 5,1 | 471,3 |
| 2039 | 314,5 | 156,3 | - | 5,1 | 475,9 |
| 2040 | 317,7 | 157,9 | - | 5,1 | 480,7 |

Vodní koridor DUNAJ-ODRA-LABE

| | | | | | |
|---------------|----------------|----------------|-------------|--------------|-----------------|
| 2041 | 320,8 | 159,5 | - | 5,1 | 485,4 |
| 2042 | 324,0 | 161,1 | - | 5,1 | 490,2 |
| 2043 | 327,3 | 162,7 | - | 5,1 | 495,1 |
| 2044 | 330,6 | 164,3 | - | 5,1 | 500,0 |
| 2045 | 333,9 | 165,9 | - | 5,1 | 504,9 |
| 2046 | 337,2 | 167,6 | - | 5,1 | 509,9 |
| 2047 | 340,6 | 169,3 | - | 5,1 | 515,0 |
| 2048 | 344,0 | 171,0 | - | 5,1 | 520,1 |
| 2049 | 347,4 | 172,7 | - | 5,1 | 525,2 |
| 2050 | 350,9 | 174,4 | - | 5,1 | 530,4 |
| 2051 | 354,5 | 176,1 | - | 5,1 | 535,7 |
| 2052 | 358,0 | 177,9 | - | 5,1 | 541,0 |
| 2053 | 361,5 | 179,7 | - | 5,1 | 546,3 |
| 2054 | 365,1 | 181,5 | - | 5,1 | 551,7 |
| 2055 | 368,8 | 183,3 | - | 5,1 | 557,2 |
| 2056 | 372,5 | 185,1 | - | 5,1 | 562,7 |
| 2057 | 376,2 | 187,0 | - | 5,1 | 568,3 |
| 2058 | 379,9 | 188,9 | - | 5,1 | 573,9 |
| 2059 | 385,0 | 189,5 | - | 5,1 | 579,6 |
| 2060 | 387,6 | 192,7 | - | 5,1 | 585,4 |
| 2061 | 391,5 | 194,6 | - | 5,1 | 591,2 |
| 2062 | 395,4 | 196,5 | - | 5,1 | 597,0 |
| 2063 | 399,3 | 198,5 | - | 5,1 | 602,9 |
| 2064 | 403,3 | 200,5 | - | 5,1 | 608,9 |
| 2065 | 407,4 | 202,5 | - | 5,1 | 615,0 |
| 2066 | 411,5 | 204,5 | - | 5,1 | 621,1 |
| 2067 | 415,6 | 206,5 | - | 5,1 | 627,2 |
| Celkem | 14613,7 | 6 996,0 | 30,8 | 244,5 | 21 885,0 |

2) Scénář 2 – přímé výnosy (v mil. €)

| Rok | Přepravní úspory (bez poplatků) | Poplatky | Výkopový materiál | Energetické hospodářství | Přímé výnosy celkem/rok |
|------|------------------------------------|----------|----------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 2017 | 11,1 | - | 6,6 | 0,5 | 18,2 |
| 2018 | 22,1 | - | - | 0,5 | 22,6 |
| 2019 | 33,2 | - | 11,0 | 2,6 | 46,8 |
| 2020 | 44,2 | - | - | 2,6 | 46,8 |
| 2021 | 55,3 | - | - | 2,6 | 57,9 |
| 2022 | 66,3 | - | - | 2,6 | 68,9 |
| 2023 | 77,4 | - | 4,4 | 4,2 | 86,0 |
| 2024 | 57,4 | 20,8 | - | 4,2 | 82,4 |
| 2025 | 57,9 | 21,0 | - | 4,2 | 83,1 |
| 2026 | 109,7 | 39,6 | 8,8 | 6,0 | 164,1 |
| 2027 | 161,3 | 58,3 | - | 6,0 | 225,6 |
| 2028 | 212,9 | 77,0 | - | 6,0 | 295,9 |
| 2029 | 215,0 | 77,8 | - | 6,0 | 298,8 |

Vodní koridor DUNAJ-ODRA-LABE

| | | | | | |
|---------------|-----------------|----------------|-------------|--------------|-----------------|
| 2030 | 217,2 | 78,5 | - | 6,0 | 301,7 |
| 2031 | 219,4 | 79,3 | - | 6,0 | 304,7 |
| 2032 | 221,6 | 80,1 | - | 6,0 | 307,7 |
| 2033 | 248,4 | 103,5 | - | 5,1 | 357,0 |
| 2034 | 275,3 | 126,9 | - | 5,1 | 407,3 |
| 2035 | 302,3 | 150,2 | - | 5,1 | 457,6 |
| 2036 | 305,3 | 151,7 | - | 5,1 | 462,1 |
| 2037 | 308,4 | 153,2 | - | 5,1 | 466,7 |
| 2038 | 311,4 | 154,8 | - | 5,1 | 471,3 |
| 2039 | 314,5 | 156,3 | - | 5,1 | 475,9 |
| 2040 | 317,7 | 157,9 | - | 5,1 | 480,7 |
| 2041 | 320,8 | 159,5 | - | 5,1 | 485,4 |
| 2042 | 324,0 | 161,1 | - | 5,1 | 490,2 |
| 2043 | 327,3 | 162,7 | - | 5,1 | 495,1 |
| 2044 | 330,6 | 164,3 | - | 5,1 | 500,0 |
| 2045 | 333,9 | 165,9 | - | 5,1 | 504,9 |
| 2046 | 337,2 | 167,6 | - | 5,1 | 509,9 |
| 2047 | 340,6 | 169,3 | - | 5,1 | 515,0 |
| 2048 | 344,0 | 171,0 | - | 5,1 | 520,1 |
| 2049 | 347,4 | 172,7 | - | 5,1 | 525,2 |
| 2050 | 350,9 | 174,4 | - | 5,1 | 530,4 |
| 2051 | 354,5 | 176,1 | - | 5,1 | 535,7 |
| 2052 | 358,0 | 177,9 | - | 5,1 | 541,0 |
| 2053 | 361,5 | 179,7 | - | 5,1 | 546,3 |
| 2054 | 365,1 | 181,5 | - | 5,1 | 551,7 |
| 2055 | 368,8 | 183,3 | - | 5,1 | 557,2 |
| 2056 | 372,5 | 185,1 | - | 5,1 | 562,7 |
| 2057 | 376,2 | 187,0 | - | 5,1 | 568,3 |
| 2058 | 379,9 | 188,9 | - | 5,1 | 573,9 |
| 2059 | 383,8 | 190,7 | - | 5,1 | 579,6 |
| 2060 | 387,6 | 192,7 | - | 5,1 | 585,4 |
| 2061 | 391,5 | 194,6 | - | 5,1 | 591,2 |
| 2062 | 395,4 | 196,5 | - | 5,1 | 597,0 |
| 2063 | 399,3 | 198,5 | - | 5,1 | 602,9 |
| 2064 | 403,3 | 200,5 | - | 5,1 | 608,9 |
| 2065 | 407,4 | 202,5 | - | 5,1 | 615,0 |
| 2066 | 411,5 | 204,5 | - | 5,1 | 621,1 |
| 2067 | 415,6 | 206,5 | - | 5,1 | 627,2 |
| Celkem | 14 053,9 | 6 601,9 | 30,8 | 244,5 | 20 931,1 |

3) Scénář 3 – přímé výnosy (v mil. €)

| Rok | Přepravní úspory (bez poplatků) | Poplatky | Výkopový materiál | Energetické hospodářství | Přímé výnosy celkem/rok |
|------|------------------------------------|----------|----------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 2017 | 8,8 | - | 6,6 | 0,5 | 15,9 |
| 2018 | 17,5 | - | - | 0,5 | 18,0 |
| 2019 | 26,3 | - | 11,0 | 2,6 | 39,9 |
| 2020 | 35,1 | - | - | 2,6 | 37,7 |
| 2021 | 43,9 | - | - | 2,6 | 46,5 |
| 2022 | 52,6 | - | - | 2,6 | 55,2 |
| 2023 | 61,4 | - | - | 2,6 | 64,0 |
| 2024 | 70,2 | - | - | 2,6 | 72,8 |
| 2025 | 78,9 | - | - | 2,6 | 81,5 |
| 2026 | 79,4 | - | 4,4 | 4,2 | 88,0 |
| 2027 | 80,5 | - | - | 4,2 | 84,7 |
| 2028 | 111,9 | 40,4 | 8,8 | 6,0 | 167,1 |
| 2029 | 164,5 | 59,5 | - | 6,0 | 230,0 |
| 2030 | 217,2 | 78,5 | - | 6,0 | 301,7 |
| 2031 | 219,4 | 79,3 | - | 6,0 | 304,7 |
| 2032 | 221,6 | 80,1 | - | 6,0 | 307,7 |
| 2033 | 224,0 | 80,9 | - | 6,0 | 310,9 |
| 2034 | 226,0 | 81,7 | - | 6,0 | 313,7 |
| 2035 | 228,3 | 82,5 | - | 6,0 | 316,8 |
| 2036 | 230,5 | 83,4 | - | 6,0 | 319,9 |
| 2037 | 232,8 | 84,2 | - | 6,0 | 323,0 |
| 2038 | 235,1 | 85,1 | - | 6,0 | 326,2 |
| 2039 | 227,5 | 85,9 | - | 6,0 | 319,4 |
| 2040 | 239,9 | 86,8 | - | 6,0 | 332,7 |
| 2041 | 269,0 | 112,1 | - | 5,1 | 386,2 |
| 2042 | 298,1 | 137,4 | - | 5,1 | 440,6 |
| 2043 | 327,3 | 162,7 | - | 5,1 | 495,1 |
| 2044 | 330,6 | 164,3 | - | 5,1 | 500,0 |
| 2045 | 333,9 | 165,9 | - | 5,1 | 504,9 |
| 2046 | 337,2 | 167,6 | - | 5,1 | 509,9 |
| 2047 | 340,6 | 169,3 | - | 5,1 | 515,0 |
| 2048 | 344,0 | 171,0 | - | 5,1 | 520,1 |
| 2049 | 347,4 | 172,7 | - | 5,1 | 525,2 |
| 2050 | 350,9 | 174,4 | - | 5,1 | 530,4 |
| 2051 | 354,5 | 176,1 | - | 5,1 | 535,7 |
| 2052 | 358,0 | 177,9 | - | 5,1 | 541,0 |
| 2053 | 361,5 | 179,7 | - | 5,1 | 546,3 |
| 2054 | 365,1 | 181,5 | - | 5,1 | 551,7 |
| 2055 | 368,8 | 183,3 | - | 5,1 | 557,2 |
| 2056 | 372,5 | 185,1 | - | 5,1 | 562,7 |
| 2057 | 376,2 | 187,0 | - | 5,1 | 568,3 |
| 2058 | 379,9 | 188,9 | - | 5,1 | 573,9 |

| | | | | | |
|---------------|-----------------|----------------|-------------|--------------|-----------------|
| 2059 | 383,8 | 190,7 | - | 5,1 | 579,6 |
| 2060 | 387,6 | 192,7 | - | 5,1 | 585,4 |
| 2061 | 391,5 | 194,6 | - | 5,1 | 591,2 |
| 2062 | 395,4 | 196,5 | - | 5,1 | 597,0 |
| 2063 | 399,3 | 198,5 | - | 5,1 | 602,9 |
| 2064 | 403,3 | 200,5 | - | 5,1 | 608,9 |
| 2065 | 407,4 | 202,5 | - | 5,1 | 615,0 |
| 2066 | 411,5 | 204,5 | - | 5,1 | 621,1 |
| 2067 | 415,6 | 206,5 | - | 5,1 | 627,2 |
| Celkem | 13 144,2 | 5 852,2 | 30,8 | 243,3 | 19 270,5 |

Do příjmů 30. roku provozu jednotlivých etap, který je pro účely posouzení efektivnosti investice považován za poslední rok jejich provozu, uvedena jako jednorázový výnos výše zůstatkové hodnoty investice.

1) Scénář 1

| Zůstatková hodnota investic (v mil. €) | | | | | |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Etapa | 2046 | 2048 | 2052 | 2053 | 2058 |
| 1 | 446,1 | | | | |
| 2 | | 381,7 | | | |
| 3 | | | 996,2 | | |
| 1a | | | | 200,5 | |
| 4 | | | | | 2 053,5 |
| Celková zůstatková hodnota po letech | 446,1 | 381,7 | 996,2 | 200,5 | 2 053,5 |
| Celková zůst. hodnota | 4 078,0 | | | | |

2) Scénář 2

| Zůstatková hodnota investic (v mil. €) | | | | | |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Etapa | 2 046 | 2 048 | 2 052 | 2 055 | 2 062 |
| 1 | 446,1 | | | | |
| 2 | | 381,7 | | | |
| 3 | | | 996,2 | | |
| 1a | | | | 200,5 | |
| 4 | | | | | 2 053,5 |
| Celková zůstatková hodnota po letech | 446,1 | 381,7 | 996,2 | 200,5 | 2 053,5 |
| Celková zůst. hodnota | 4 078,0 | | | | |

3) Scénář 3

| Zůstatková hodnota investic (v mil. €) | | | | | |
|---|-----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Etapa | 2046 | 2048 | 2055 | 2057 | 2070 |
| 1 | 446,1 | | | | |
| 2 | | 381,7 | | | |
| 3 | | | 996,2 | | |
| 1a | | | | 200,5 | |
| 4 | | | | | 2 053,5 |
| Celková zůstatková hodnota po letech | 446,1 | 381,7 | 996,2 | 200,5 | 2 053,5 |
| Celková zůst. hodnota | 4 078,00 | | | | |

Zůstatková hodnota byla odvozena od vstupních investičních nákladů na základní výstavbu a její výše odpovídá 50 % celkových investičních nákladů na jednotlivé etapy.

1.3 Vymezení beneficentů

Projekt zahrnuje jak výnosy přímé, tak nepřímé v podobě socioekonomických přínosů

Do analýzy byly zahrnuty následující subjekty, na které má projekt významný a alespoň částečně kvantifikovatelný vliv:

- Domácnosti – jednotlivci žijící a/nebo pracující v dotčeném regionu,
- Podniky – fyzické a právnické osoby podnikající v dotčeném regionu,
- Municipální subjekty – města a obce a jimi zřízené organizace nacházející se a působící v dotčeném regionu,
- Stát – Česká republika (NUTS I), její orgány a jimi zřízené organizace a instituce.

Do analýzy nebyly zahrnuty efekty plynoucí z projektu pro další subjekty a některé efekty plynoucí z projektu pro výše uvedené beneficenty, jelikož se jedná o efekty rozsahem buď méně významné a/nebo velmi obtížně kvantifikovatelné. Zahrnutí těchto efektů do analýzy by zvýšilo nákladnost zpracování analýzy a tím připravilo investora o finanční prostředky, které by mohl smysluplněji investovat do realizace projektu.

Jedná se například o následující subjekty a efekty:

| Beneficent | Efekt |
|------------|--|
| Domácnosti | (+) zvýšení kvality života vyvolané zlepšením životního prostředí, pestřejší nabídkou volnočasových aktivit apod. (+) zvýšení disponibilních příjmů o rozdíl mezi mzdou a dávkami v nemoci v důsledku snížení nemocnosti zapříčiněného zvýšením kvality života (+) zvýšení střední délky života v důsledku vyšší kvality života (+) zlepšení možnosti pracovního uplatnění oproti stávajícímu stavu vyvolané rozvojem aktivit navazujících na projekt (+) nová pracovní místa ve vzniklá ve velkém rozsahu v lodní dopravě |

| | |
|--|---|
| Podniky | (+) vznik nových investičních příležitostí do doprovodné infrastruktury cestovního ruchu (kempy, hotely, půjčovny lodí apod.) (+) zvýšení produktivity práce v důsledku snížení nemocnosti zaměstnanců (+) výroba lodí a dalších zařízení, potřebných pro provoz vodní dopravy |
| Municipální subjekty | (+) zvýšení prestiže zařazením mezi turisticky atraktivní regiony (+) zvýšení přitažlivosti pro investory obecně (+) snížení výskytu společensky patologických jevů (kriminalita, drogové závislosti apod.) v důsledku zvýšené kvality života obyvatel (-) vyvolané veřejně prospěšné investice a náklady v důsledku zvýšeného turistického ruchu v regionu (turistické značení, vyšší zatížení místních komunikací zvýšeným dopravním ruchem apod.) |
| Stát | (+) efekty plynoucí ze zlepšení situace ve strukturálně významně postiženém regionu (-) možný pokles turistického ruchu v jiných regionech vyvolaný zvýšenou konkurencí projektem dotčených regionů |
| Ostatní - především zájmové organizace a spolky (občanská sdružení, sportovní kluby apod.) | (+) více možností pro rozvoj sportovních a společenských aktivit |

Zahraníční subjekty (např. zahraniční návštěvníci dotčeného regionu) nejsou do analýzy zahrnuti, neboť zahraniční beneficianti nejsou prioritní cílovou skupinou.

V rámci realizace koridoru D-O-L dojde rovněž k přestavbě některých silničních či železničních mostů, případně k výstavbě přeložek. Ačkoliv se jedná převážně o nevelké zásahy, lze je ocenit jako určitý přínos.

Významné bude zlepšení vodohospodářské bilance v nedostatkových oblastech, a to především na řece Moravě nad ústím Dyje.

1.4 Vyčíslení socioekonomických nákladů a přínosů

Při stanovení veškerých nákladů a přínosů projektu byla použita přírůstková metoda, tzn. že je kalkulováno pouze s rozdílem daného nákladu nebo přínosu mezi nulovou variantou a variantou, kterou představuje realizace projektu.

Nulová varianta představuje situaci, kdy by projekt nebyl realizován (např. z důvodu nezískání dotace na jeho realizaci) a přetrvával by i nadále současný stav a přínosy projektu zmiňované v tomto hodnocení by nebyly dosaženy.

Níže jsou uvedeny nákladové a výnosové položky, které vstupují do analýzy nákladů a přínosů (CBA):

| Položka | |
|---|--|
| Nákladová | Výnosová |
| Investiční náklady na základní výstavbu | Úspora přepravních nákladů |
| Provozní náklady | Snížení externích nákladů dopravy |
| | Zlepšení vodohospodářské bilance |
| | Využití přebytečných výkopových materiálů |
| | Výnosy ve sféře energetického hospodářství |

1.4.1 Náklady na provoz

Jedná se o náklady, které jsou vyvolány přímo provozem, např. spotřeba elektrické energie, mzdové náklady apod. a náklady spojené s průběžnou údržbou zařízení, tj. průběžná kontrola a údržba břehových částí průplavních úseků včetně pobřežní vegetace, svěřených objektů, nábřežních zdí, inženýrských sítí.

Celkové náklady na provoz budou mít 3 složky:

- § Personální náklady
- § Náklady na materiál, energii a na režii
- § Náklady na zadané práce a dodávky sloužící k údržbě a opravám majetku

Kalibrované hodnoty provozních nákladů nebyly ke dni zpracování tohoto hodnocení k dispozici, a proto byla jejich roční výše odvozena z průměrných nákladů na obdobných objektech v ČR. Počet pracovníků administrace je dán součtem zaměstnanců zajišťujících provoz plavebních komor, průplavních úseků, běžnou údržbu a spravujících „centrální“ agendu.

Při kalkulaci nákladů na údržbu a opravy plavebních komor bylo využito zkušeností získaných při práci na obdobných objektech na Vltavě a Labi.

Náběh provozních nákladů je uvažován vždy v roce následujícím po roce dokončení každé jednotlivé etapy. Předpokládaná životnost investice (jednotlivých etap) je 30 let. Tabulka níže ukazuje paušální sazby pro výpočet provozních nákladů po ukončení jednotlivých etap. Dále jsou uvedeny přehledy provozních nákladů v rámci jednotlivých scénářů, které zohledňují délku jednotlivých etap a výstavby jako celku (údaje jsou uváděny v cenách roku 2004).

Při zdvojení plavebních komor, které přichází v úvahu u všech 6 nízkých plavebních komor vybudovaných v etapě 2 a u vysoké plavební komory Rokytnice (etapa3), se zvýší jen náklady na opravy a údržbu těchto objektů. Jednalo by se o cca. 29 mil. € ve formě nákladů na opravy a roční provozní náklady ve výši cca. 0,9 mil. €. Pro zjednodušení výpočtů se od těchto nákladů v dalším textu abstrahuje.

Provozní náklady, které jsou uvedeny v tabulce níže, se v nepatrné míře odlišují od původních provozních nákladů stanovených v rámci zpracování studie výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z června 2006.

| Provozní náklady vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe | | | |
|---|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| Provozované etapy | Celkové investiční náklady (v mil. €) | Provozní náklady (v mil €/rok) | Poměr provozních N k investicím (v %) |
| 1 | 892,2 | 8,5 | 0,95 |
| 1+2 | 1 655,5 | 15,6 | 0,94 |
| 1+2+3 | 3 647,8 | 30,6 | 0,84 |
| 1+2+3+1a | 4 048,7 | 32,7 | 0,81 |
| 1+2+3+1a+4 | 8 155,6 | 50 | 0,61 |

Scénář 1 – provozní náklady v jednotlivých letech 2017-2058

| Přehled provozních nákladů vodního koridoru D-O-L (v mil. €) | | | | |
|--|-------------------------------|------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Rok | Kumulované investiční náklady | Provozní náklady | Kumulované provozní náklady | Poměr provozních N k investicím (v %) |
| 2017 | 892,2 | 8,5 | 8,5 | 0,95 |
| 2018 | | 8,5 | 17,0 | |
| 2019 | 1 655,5 | 15,6 | 32,6 | 0,94 |
| 2020 | | 15,6 | 48,2 | |
| 2021 | | 15,6 | 63,8 | |
| 2022 | | 15,6 | 79,4 | |
| 2023 | 3 647,8 | 30,6 | 110,0 | 0,84 |
| 2024 | 4 048,7 | 32,7 | 142,7 | 0,81 |
| 2025 | | 32,7 | 175,4 | |
| 2026 | | 32,7 | 208,1 | |
| 2027 | | 32,7 | 240,8 | |
| 2028 | | 32,7 | 273,5 | |
| 2029 | 8 155,6 | 50,0 | 323,5 | 0,61 |
| 2030 | | 50,0 | 373,5 | |
| 2031 | | 50,0 | 423,5 | |
| 2032 | | 50,0 | 473,5 | |
| 2033 | | 50,0 | 523,5 | |
| 2034 | | 50,0 | 573,5 | |
| 2035 | | 50,0 | 623,5 | |
| 2036 | | 50,0 | 673,5 | |
| 2037 | | 50,0 | 723,5 | |
| 2038 | | 50,0 | 773,5 | |
| 2039 | | 50,0 | 823,5 | |
| 2040 | | 50,0 | 873,5 | |
| 2041 | | 50,0 | 923,5 | |
| 2042 | | 50,0 | 973,5 | |
| 2043 | | 50,0 | 1 023,5 | |
| 2044 | | 50,0 | 1 073,5 | |
| 2045 | | 50,0 | 1 123,5 | |
| 2046 | | 50,0 | 1 173,5 | |
| 2047 | | 50,0 | 1 223,5 | |
| 2048 | | 41,5 | 1 265,0 | konec 1. etapy |
| 2049 | | 41,5 | 1 306,5 | |
| 2050 | | 34,4 | 1 340,9 | konec 2. etapy |
| 2051 | | 34,4 | 1 375,3 | |
| 2052 | | 34,4 | 1 409,7 | |
| 2053 | | 34,4 | 1 444,1 | |
| 2054 | | 19,4 | 1 463,5 | konec 3. etapy |
| 2055 | | 17,3 | 1 480,8 | konec 1a etapy |
| 2056 | | 17,3 | 1 498,1 | |
| 2057 | | 17,3 | 1 515,4 | |
| 2058 | | 17,3 | 1 532,7 | |

1) Scénář 2 – provozní náklady v jednotlivých letech 2017-2066

| Přehled provozních nákladů vodního koridoru D-O-L (v mil. €) | | | | |
|--|-------------------------------|------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Rok | Kumulované investiční náklady | Provozní náklady | Kumulované provozní náklady | Poměr provozních N k investicím (v %) |
| 2017 | 892,2 | 8,5 | 8,5 | 0,95 |
| 2018 | | 8,5 | 17,0 | |
| 2019 | 1 655,5 | 15,6 | 32,6 | 0,94 |
| 2020 | | 15,6 | 48,2 | |
| 2021 | | 15,6 | 63,8 | |
| 2022 | | 15,6 | 79,4 | |
| 2023 | 3 647,8 | 30,6 | 110,0 | 0,84 |
| 2024 | | 30,6 | 140,6 | |
| 2025 | | 30,6 | 171,2 | |
| 2026 | 4 048,7 | 32,7 | 203,9 | 0,81 |
| 2027 | | 32,7 | 236,6 | |
| 2028 | | 32,7 | 269,3 | |
| 2029 | | 32,7 | 302,0 | |
| 2030 | | 32,7 | 334,7 | |
| 2031 | | 32,7 | 367,4 | |
| 2032 | | 32,7 | 400,1 | |
| 2033 | 8 155,6 | 50,0 | 450,1 | 0,61 |
| 2034 | | 50,0 | 500,1 | |
| 2035 | | 50,0 | 550,1 | |
| 2036 | | 50,0 | 600,1 | |
| 2037 | | 50,0 | 650,1 | |
| 2038 | | 50,0 | 700,1 | |
| 2039 | | 50,0 | 750,1 | |
| 2040 | | 50,0 | 800,1 | |
| 2041 | | 50,0 | 850,1 | |
| 2042 | | 50,0 | 900,1 | |
| 2043 | | 50,0 | 950,1 | |
| 2044 | | 50,0 | 1 000,1 | |
| 2045 | | 50,0 | 1 050,1 | |
| 2046 | | 50,0 | 1 100,1 | |
| 2047 | | 50,0 | 1 150,1 | |
| 2048 | | 41,5 | 1 191,6 | konec 1. etapy |
| 2049 | | 41,5 | 1 233,1 | |
| 2050 | | 34,4 | 1 267,5 | konec 2. etapy |
| 2051 | | 34,4 | 1 301,9 | |
| 2052 | | 34,4 | 1 336,3 | |
| 2053 | | 34,4 | 1 370,7 | |
| 2054 | | 19,4 | 1 390,1 | konec 3. etapy |
| 2055 | | 19,4 | 1 409,5 | |
| 2056 | | 19,4 | 1 428,9 | |
| 2057 | | 17,3 | 1 446,2 | konec 1a. etapy |
| 2058 | | 17,3 | 1 463,5 | |
| 2059 | | 17,3 | 1 480,8 | |
| 2060 | | 17,3 | 1 498,1 | |
| 2061 | | 17,3 | 1 515,4 | |
| 2062 | | 17,3 | 1 532,7 | |

2) Scénář 3 – provozní náklady v jednotlivých letech 2017-2071

| Přehled provozních nákladů vodního koridoru D-O-L (v mil. €) | | | | |
|--|-------------------------------|------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Rok | Kumulované investiční náklady | Provozní náklady | Kumulované provozní náklady | Poměr provozních N k investicím (v %) |
| 2017 | 892,2 | 8,5 | 8,5 | 0,95 |
| 2018 | | 8,5 | 17,0 | |
| 2019 | 1 655,5 | 15,6 | 32,6 | 0,94 |
| 2020 | | 15,6 | 48,2 | |
| 2021 | | 15,6 | 63,8 | |
| 2022 | | 15,6 | 79,4 | |
| 2023 | | 15,6 | 95,0 | |
| 2024 | | 15,6 | 110,6 | |
| 2025 | | 15,6 | 126,2 | |
| 2026 | 3 647,8 | 30,6 | 156,8 | 0,84 |
| 2027 | | 30,6 | 187,4 | |
| 2028 | 4 048,7 | 32,7 | 220,1 | 0,81 |
| 2029 | | 32,7 | 252,8 | |
| 2030 | | 32,7 | 285,5 | |
| 2031 | | 32,7 | 318,2 | |
| 2032 | | 32,7 | 350,9 | |
| 2033 | | 32,7 | 383,6 | |
| 2034 | | 32,7 | 416,3 | |
| 2035 | | 32,7 | 449,0 | |
| 2036 | | 32,7 | 481,7 | |
| 2037 | | 32,7 | 514,4 | |
| 2038 | | 32,7 | 547,1 | |
| 2039 | | 32,7 | 579,8 | |
| 2040 | | 32,7 | 612,5 | |
| 2041 | 8 155,6 | 50,0 | 662,5 | 0,61 |
| 2042 | | 50,0 | 712,5 | |
| 2043 | | 50,0 | 762,5 | |
| 2044 | | 50,0 | 812,5 | |
| 2045 | | 50,0 | 862,5 | |
| 2046 | | 50,0 | 912,5 | |
| 2047 | | 50,0 | 962,5 | |
| 2048 | | 41,5 | 1 004,0 | konec 1. etapy |
| 2049 | | 41,5 | 1 045,5 | |
| 2050 | | 34,4 | 1 079,9 | konec 2. etapy |
| 2051 | | 34,4 | 1 114,3 | |
| 2052 | | 34,4 | 1 148,7 | |
| 2053 | | 34,4 | 1 183,1 | |
| 2054 | | 34,4 | 1 217,5 | |
| 2055 | | 34,4 | 1 251,9 | |
| 2056 | | 34,4 | 1 286,3 | |
| 2057 | | 19,4 | 1 305,7 | konec 3. etapy |
| 2058 | | 19,4 | 1 325,1 | |
| 2059 | | 17,3 | 1 342,4 | konec 1a. etapy |
| 2060 | | 17,3 | 1 359,7 | |
| 2061 | | 17,3 | 1 377,0 | |
| 2062 | | 17,3 | 1 394,3 | |
| 2063 | | 17,3 | 1 411,6 | |
| 2064 | | 17,3 | 1 428,9 | |
| 2065 | | 17,3 | 1 446,2 | |
| 2066 | | 17,3 | 1 463,5 | |
| 2067 | | 17,3 | 1 480,8 | |

| | | | | |
|------|--|------|---------|--|
| 2068 | | 17,3 | 1 498,1 | |
| 2069 | | 17,3 | 1 515,4 | |
| 2070 | | 17,3 | 1 532,7 | |

1.4.2 Socioekonomické přínosy

Přínos bude rozdělen mezi jednotlivé typy beneficentů v podobě následujících dílčích přínosů:

| Dílčí přínosy podle typu beneficentů | |
|--------------------------------------|--|
| Beneficent | Přínos |
| Domácnosti | zvýšení mezd definované jako rozdíl mezi stínovou a průměrnou mzdou v dotčených regionech |
| Podniky | zvýšení zisků z rozvoje stávajících aktivit realizace zisků z nových investic do doprovodné infrastruktury cestovního ruchu |
| Municipální subjekty | fiskální přínosy |
| Stát | fiskální přínosy |

S výstavbou vodního koridoru souvisí rovněž tvorba nových pracovních míst. V tomto konkrétním případě by se jednalo o:

§ 7 plavidelníků

§ 4 pracovníci (strojník, elektrikář, zedník a pomocný dělník) pro drobnou údržbu a revize stavebních částí a technologie

Celkem by se jednalo o 132 pracovníků (11 osob na každé z 12 pracovišť), přičemž jejich počet by rostl s jednotlivými etapami.

Ve 40 traťových střediscích je nutné počítat s celkovým počtem 160 pracovníků (odborník s profesí lesník – ekolog, stavař, bagrista a pomocný dělník).

Techničtí specialisté, referenti pro ekonomické, organizační a právní otázky, posádky dvou měřících plavidel ad. Celkem by se jednalo o 100 osob. Při personálním zajištění vrcholové administrace je nutné počítat s 16 pracovníky.

Celkový počet nově vytvořených míst by dosahoval hodnoty 408 (v počátečních fázích výstavby samozřejmě méně).

1.5 Přehled finančních a socioekonomických toků projektu

Základem pro hodnocení efektivnosti projektu jsou výsledky bilance cash-flow formou čistých finančních a socioekonomických toků namodelovaných ex-ante na období ekonomické životnosti investice. Délka tohoto období, k níž se pro účely analýzy připočítává délka období realizace stavby, nebyla ke dni zpracování tohoto hodnocení předepsána jako kalibrovaný údaj, a proto byla stanovena náhradním způsobem, tj. shodně s dobou odepisování dle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů v platném znění. Doba odepisování daného typu investic dle tohoto zákona činí 30 let.

Veškeré příjmy a výdaje jsou vykazovány na ročním základě tak, aby bylo možné jejich diskontování na základní rok. Tento základní rok představuje rok zahájení realizace stavby. Náběh provozních nákladů na každý jednotlivý úsek vodní cesty je uvažován vždy v roce následujícím po skončení příslušné etapy. Od tohoto roku také počíná běžet lhůta životnosti investice realizované v dané etapě.

Inflace není v souladu s prováděcími pokyny v rámci ekonomického hodnocení uvažována. Jednotlivé finanční toky jsou použity v diferenční podobě, tj. jako rozdíl hodnoty jednotlivých toků ve stavu výchozím a ve stavu projektovém.

Kalibrovaná hodnota diskontní míry nebyla ke dni zpracování tohoto hodnocení předepsána, z toho důvodu bylo pro zhodnocení ekonomické efektivity investice s promítnutím časové hodnoty peněz využito obvyklé 5% diskontní míry. Ukazatele pro hodnocení efektivity investic jsou v souladu s příslušnými metodikami vypočteny na úrovni tzv. ekonomických nákladů, tj. bez zápočtu daní (DPH, spotřební daně apod.). Níže jsou uvedeny 3 scénáře v závislosti na délce výstavby vodního koridoru, každý ze scénářů je koncipován ve 3 provedeních, a to podle následujících kritérií:

- § Minimální úspora přepravného
- § Střední úspora přepravného
- § Maximální úspora přepravného

Tento způsob určení marginálních hodnot, tj. pravděpodobných nejnižších a nejvyšších jednotkových úspor, umožní spolehlivou a názornou orientaci v otázce celkových přepravních efektů.

Do 20. roku provozu investice, resp. jednotlivých etap, jsou vykázány náklady na opravy. V analýze je rovněž zohledněna výše zůstatkové hodnoty investice, která vstupuje do výnosů ve 30. roku provozu jednotlivých etap.

Veškeré výnosy plynoucí přímo či nepřímo z provozu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jsou v analýze zohledněny rok po ukončení výstavby jednotlivých etap, tj. v případě všech uvažovaných scénářů od roku 2017.

1) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 1 – minimální úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 100,00 | -100,00 | -100,00 |
| 2014 | | 160,00 | -160,00 | -152,38 |
| 2015 | | 320,00 | -320,00 | -290,25 |
| 2016 | | 512,20 | -512,20 | -442,46 |
| 2017 | 23,70 | 558,50 | -534,80 | -439,98 |
| 2018 | 33,70 | 588,50 | -554,80 | -434,70 |
| 2019 | 63,40 | 595,60 | -532,20 | -397,14 |
| 2020 | 68,90 | 615,60 | -546,70 | -388,53 |
| 2021 | 85,50 | 615,60 | -530,10 | -358,79 |
| 2022 | 102,10 | 615,60 | -513,50 | -331,01 |
| 2023 | 124,70 | 630,60 | -505,90 | -310,58 |
| 2024 | 234,26 | 632,70 | -398,44 | -232,96 |
| 2025 | 428,77 | 632,70 | -203,93 | -113,56 |
| 2026 | 532,28 | 632,70 | -100,42 | -53,26 |
| 2027 | 536,53 | 632,70 | -96,17 | -48,57 |
| 2028 | 440,79 | 586,10 | -145,31 | -69,90 |
| 2029 | 512,42 | 50,00 | 462,42 | 211,84 |
| 2030 | 584,94 | 50,00 | 534,94 | 233,39 |
| 2031 | 657,26 | 50,00 | 607,26 | 252,33 |
| 2032 | 663,91 | 50,00 | 613,91 | 242,94 |
| 2033 | 670,46 | 50,00 | 620,46 | 233,85 |
| 2034 | 677,14 | 50,00 | 627,14 | 225,11 |
| 2035 | 683,82 | 50,00 | 633,82 | 216,67 |
| 2036 | 690,63 | 183,83 | 506,80 | 165,00 |
| 2037 | 697,54 | 50,00 | 647,54 | 200,78 |
| 2038 | 704,38 | 164,50 | 539,88 | 159,43 |
| 2039 | 711,33 | 50,00 | 661,33 | 185,99 |
| 2040 | 718,49 | 50,00 | 668,49 | 179,05 |
| 2041 | 725,57 | 50,00 | 675,57 | 172,33 |
| 2042 | 732,76 | 348,85 | 383,91 | 93,27 |
| 2043 | 740,07 | 110,14 | 629,93 | 145,75 |
| 2044 | 747,40 | 50,00 | 697,40 | 153,68 |
| 2045 | 754,84 | 50,00 | 704,84 | 147,92 |
| 2046 | 1 208,40 | 50,00 | 1 158,40 | 231,53 |
| 2047 | 769,88 | 50,00 | 719,88 | 137,03 |
| 2048 | 1 159,27 | 657,50 | 501,77 | 90,97 |
| 2049 | 785,28 | 41,50 | 743,78 | 128,42 |
| 2050 | 793,10 | 34,40 | 758,70 | 124,76 |
| 2051 | 801,05 | 34,40 | 766,65 | 120,06 |
| 2052 | 1 805,11 | 34,40 | 1 770,71 | 264,10 |
| 2053 | 1 017,39 | 34,40 | 982,99 | 139,63 |
| 2054 | 824,99 | 19,40 | 805,59 | 108,98 |
| 2055 | 833,30 | 17,30 | 816,00 | 105,13 |
| 2056 | 841,54 | 17,30 | 824,24 | 101,14 |
| 2057 | 849,89 | 17,30 | 832,59 | 97,30 |
| 2058 | 2 911,76 | 17,30 | 2 894,46 | 322,14 |

2) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 1 – střední úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 100,00 | -100,00 | -100,00 |
| 2014 | | 160,00 | -160,00 | -152,38 |
| 2015 | | 320,00 | -320,00 | -290,25 |
| 2016 | | 512,20 | -512,20 | -442,46 |
| 2017 | 34,70 | 558,50 | -523,80 | -430,93 |
| 2018 | 55,80 | 588,50 | -532,70 | -417,38 |
| 2019 | 96,50 | 595,60 | -499,10 | -372,44 |
| 2020 | 113,10 | 615,60 | -502,50 | -357,12 |
| 2021 | 140,70 | 615,60 | -474,90 | -321,43 |
| 2022 | 168,50 | 615,60 | -447,10 | -288,20 |
| 2023 | 202,10 | 630,60 | -428,50 | -263,06 |
| 2024 | 380,60 | 632,70 | -252,10 | -147,40 |
| 2025 | 644,10 | 632,70 | 11,40 | 6,35 |
| 2026 | 816,40 | 632,70 | 183,70 | 97,42 |
| 2027 | 823,50 | 632,70 | 190,80 | 96,37 |
| 2028 | 730,70 | 586,10 | 144,60 | 69,56 |
| 2029 | 850,60 | 50,00 | 800,60 | 366,76 |
| 2030 | 971,40 | 50,00 | 921,40 | 402,00 |
| 2031 | 1 092,10 | 50,00 | 1 042,10 | 433,01 |
| 2032 | 1 103,00 | 50,00 | 1 053,00 | 416,71 |
| 2033 | 1 114,00 | 50,00 | 1 064,00 | 401,01 |
| 2034 | 1 125,10 | 50,00 | 1 075,10 | 385,90 |
| 2035 | 1 136,20 | 50,00 | 1 086,20 | 371,32 |
| 2036 | 1 147,60 | 183,83 | 963,77 | 313,78 |
| 2037 | 1 159,00 | 50,00 | 1 109,00 | 343,87 |
| 2038 | 1 170,60 | 164,50 | 1 006,10 | 297,10 |
| 2039 | 1 182,20 | 50,00 | 1 132,20 | 318,42 |
| 2040 | 1 194,00 | 50,00 | 1 144,00 | 306,42 |
| 2041 | 1 205,90 | 50,00 | 1 155,90 | 294,86 |
| 2042 | 1 217,90 | 348,85 | 869,05 | 211,13 |
| 2043 | 1 230,00 | 110,14 | 1 119,86 | 259,11 |
| 2044 | 1 242,20 | 50,00 | 1 192,20 | 262,71 |
| 2045 | 1 254,60 | 50,00 | 1 204,60 | 252,80 |
| 2046 | 1 713,20 | 50,00 | 1 663,20 | 332,43 |
| 2047 | 1 279,70 | 50,00 | 1 229,70 | 234,08 |
| 2048 | 1 674,20 | 657,50 | 1 016,70 | 184,32 |
| 2049 | 1 305,40 | 41,50 | 1 263,90 | 218,22 |
| 2050 | 1 318,40 | 34,40 | 1 284,00 | 211,14 |
| 2051 | 1 331,50 | 34,40 | 1 297,10 | 203,13 |
| 2052 | 2 340,90 | 34,40 | 2 306,50 | 344,01 |
| 2053 | 1 558,60 | 34,40 | 1 524,20 | 216,51 |
| 2054 | 1 371,70 | 19,40 | 1 352,30 | 182,94 |
| 2055 | 1 385,40 | 17,30 | 1 368,10 | 176,27 |
| 2056 | 1 399,10 | 17,30 | 1 381,80 | 169,55 |
| 2057 | 1 413,10 | 17,30 | 1 395,80 | 163,12 |
| 2058 | 3 480,60 | 17,30 | 3 463,30 | 385,45 |

3) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 1 – maximální úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 100,00 | -100,00 | -100,00 |
| 2014 | | 160,00 | -160,00 | -152,38 |
| 2015 | | 320,00 | -320,00 | -290,25 |
| 2016 | | 512,20 | -512,20 | -442,46 |
| 2017 | 45,80 | 558,50 | -512,70 | -421,80 |
| 2018 | 77,90 | 588,50 | -510,60 | -400,07 |
| 2019 | 129,70 | 595,60 | -465,90 | -347,66 |
| 2020 | 157,40 | 615,60 | -458,20 | -325,63 |
| 2021 | 196,00 | 615,60 | -419,60 | -284,00 |
| 2022 | 234,80 | 615,60 | -380,80 | -245,47 |
| 2023 | 279,40 | 630,60 | -351,20 | -215,61 |
| 2024 | 526,90 | 632,70 | -105,80 | -61,86 |
| 2025 | 859,30 | 632,70 | 226,60 | 126,18 |
| 2026 | 1 073,60 | 632,70 | 440,90 | 233,82 |
| 2027 | 1 110,50 | 632,70 | 477,80 | 241,32 |
| 2028 | 1 020,50 | 586,10 | 434,40 | 208,95 |
| 2029 | 1 188,80 | 50,00 | 1 138,80 | 521,70 |
| 2030 | 1 357,90 | 50,00 | 1 307,90 | 570,63 |
| 2031 | 1 526,90 | 50,00 | 1 476,90 | 613,68 |
| 2032 | 1 542,20 | 50,00 | 1 492,20 | 590,51 |
| 2033 | 1 557,60 | 50,00 | 1 507,60 | 568,20 |
| 2034 | 1 573,10 | 50,00 | 1 523,10 | 546,71 |
| 2035 | 1 588,70 | 50,00 | 1 538,70 | 526,00 |
| 2036 | 1 604,60 | 183,83 | 1 420,77 | 462,56 |
| 2037 | 1 620,60 | 50,00 | 1 570,60 | 486,99 |
| 2038 | 1 636,70 | 164,50 | 1 472,20 | 434,74 |
| 2039 | 1 653,00 | 50,00 | 1 603,00 | 450,83 |
| 2040 | 1 669,60 | 50,00 | 1 619,60 | 433,81 |
| 2041 | 1 686,20 | 50,00 | 1 636,20 | 417,38 |
| 2042 | 1 703,00 | 348,85 | 1 354,15 | 328,99 |
| 2043 | 1 720,00 | 110,14 | 1 609,86 | 372,49 |
| 2044 | 1 737,10 | 50,00 | 1 687,10 | 371,77 |
| 2045 | 1 754,40 | 50,00 | 1 704,40 | 357,70 |
| 2046 | 2 218,00 | 50,00 | 2 168,00 | 433,32 |
| 2047 | 1 789,60 | 50,00 | 1 739,60 | 331,14 |
| 2048 | 2 189,20 | 657,50 | 1 531,70 | 277,68 |
| 2049 | 1 825,50 | 41,50 | 1 784,00 | 308,02 |
| 2050 | 1 825,70 | 34,40 | 1 791,30 | 294,55 |
| 2051 | 1 862,10 | 34,40 | 1 827,70 | 286,23 |
| 2052 | 2 876,80 | 34,40 | 2 842,40 | 423,94 |
| 2053 | 2 099,90 | 34,40 | 2 065,50 | 293,40 |
| 2054 | 1 918,30 | 19,40 | 1 898,90 | 256,89 |
| 2055 | 1 937,50 | 17,30 | 1 920,20 | 247,40 |
| 2056 | 1 956,80 | 17,30 | 1 939,50 | 237,99 |
| 2057 | 1 976,30 | 17,30 | 1 959,00 | 228,93 |
| 2058 | 4 049,50 | 17,30 | 4 032,20 | 448,77 |

4) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 2 – minimální úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 180,00 | -180,00 | -180,00 |
| 2014 | | 300,00 | -300,00 | -285,71 |
| 2015 | | 320,00 | -320,00 | -290,25 |
| 2016 | | 400,00 | -400,00 | -345,54 |
| 2017 | 23,70 | 458,50 | -434,80 | -357,71 |
| 2018 | 33,70 | 458,50 | -424,80 | -332,84 |
| 2019 | 63,40 | 465,60 | -402,20 | -300,13 |
| 2020 | 68,90 | 465,60 | -396,70 | -281,93 |
| 2021 | 85,50 | 465,60 | -380,10 | -257,27 |
| 2022 | 102,10 | 465,60 | -363,50 | -234,32 |
| 2023 | 124,70 | 480,60 | -355,90 | -218,49 |
| 2024 | 121,46 | 480,60 | -359,14 | -209,98 |
| 2025 | 122,57 | 480,60 | -358,03 | -199,37 |
| 2026 | 238,74 | 482,70 | -243,96 | -129,38 |
| 2027 | 335,42 | 482,70 | -147,28 | -74,39 |
| 2028 | 440,79 | 482,70 | -41,91 | -20,16 |
| 2029 | 545,16 | 482,70 | 62,46 | 28,62 |
| 2030 | 549,64 | 482,70 | 66,94 | 29,21 |
| 2031 | 554,03 | 482,70 | 71,33 | 29,64 |
| 2032 | 458,52 | 238,30 | 220,22 | 87,15 |
| 2033 | 532,99 | 50,00 | 482,99 | 182,03 |
| 2034 | 608,36 | 50,00 | 558,36 | 200,42 |
| 2035 | 683,82 | 50,00 | 633,82 | 216,67 |
| 2036 | 690,63 | 183,83 | 506,80 | 165,00 |
| 2037 | 697,54 | 50,00 | 647,54 | 200,78 |
| 2038 | 704,38 | 164,50 | 539,88 | 159,43 |
| 2039 | 711,33 | 50,00 | 661,33 | 185,99 |
| 2040 | 718,49 | 50,00 | 668,49 | 179,05 |
| 2041 | 725,57 | 50,00 | 675,57 | 172,33 |
| 2042 | 732,76 | 348,85 | 383,91 | 93,27 |
| 2043 | 740,07 | 50,00 | 690,07 | 159,67 |
| 2044 | 747,40 | 50,00 | 697,40 | 153,68 |
| 2045 | 754,84 | 110,14 | 644,70 | 135,30 |
| 2046 | 1 208,40 | 50,00 | 1 158,40 | 231,53 |
| 2047 | 769,88 | 50,00 | 719,88 | 137,03 |
| 2048 | 1 159,27 | 41,50 | 1 117,77 | 202,64 |
| 2049 | 785,28 | 41,50 | 743,78 | 128,42 |
| 2050 | 793,10 | 34,40 | 758,70 | 124,76 |
| 2051 | 801,05 | 34,40 | 766,65 | 120,06 |
| 2052 | 1 905,11 | 650,40 | 1 254,71 | 187,14 |
| 2053 | 816,89 | 34,40 | 782,49 | 111,15 |
| 2054 | 824,99 | 19,40 | 805,59 | 108,98 |
| 2055 | 1 033,80 | 19,40 | 1 014,40 | 130,70 |
| 2056 | 841,54 | 19,40 | 822,14 | 100,88 |

| | | | | |
|------|----------|-------|----------|--------|
| 2057 | 849,89 | 17,30 | 832,59 | 97,30 |
| 2058 | 858,26 | 17,30 | 840,96 | 93,60 |
| 2059 | 866,95 | 17,30 | 849,65 | 90,06 |
| 2060 | 875,45 | 17,30 | 858,15 | 86,63 |
| 2061 | 884,18 | 17,30 | 866,88 | 83,34 |
| 2062 | 2 946,53 | 17,30 | 2 929,23 | 268,21 |

5) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 2 – střední úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 180,0 | -180,00 | -180,00 |
| 2014 | | 300,0 | -300,00 | -285,71 |
| 2015 | | 320,0 | -320,00 | -290,25 |
| 2016 | | 400,0 | -400,00 | -345,54 |
| 2017 | 34,70 | 458,5 | -423,80 | -348,66 |
| 2018 | 55,80 | 458,5 | -402,70 | -315,53 |
| 2019 | 96,50 | 465,6 | -369,10 | -275,43 |
| 2020 | 113,10 | 465,6 | -352,50 | -250,52 |
| 2021 | 140,70 | 465,6 | -324,90 | -219,91 |
| 2022 | 168,50 | 465,6 | -297,10 | -191,51 |
| 2023 | 202,10 | 480,6 | -278,50 | -170,97 |
| 2024 | 199,60 | 480,6 | -281,00 | -164,29 |
| 2025 | 201,60 | 480,6 | -279,00 | -155,36 |
| 2026 | 387,90 | 482,7 | -94,80 | -50,27 |
| 2027 | 554,90 | 482,7 | 72,20 | 36,47 |
| 2028 | 730,70 | 482,7 | 248,00 | 119,29 |
| 2029 | 838,00 | 482,7 | 355,30 | 162,77 |
| 2030 | 845,30 | 482,7 | 362,60 | 158,20 |
| 2031 | 852,60 | 482,7 | 369,90 | 153,70 |
| 2032 | 760,10 | 238,3 | 521,80 | 206,49 |
| 2033 | 885,00 | 50,0 | 835,00 | 314,70 |
| 2034 | 1 010,60 | 50,0 | 960,60 | 344,80 |
| 2035 | 1 136,20 | 50,0 | 1 086,20 | 371,32 |
| 2036 | 1 147,60 | 183,8 | 963,77 | 313,78 |
| 2037 | 1 159,00 | 50,0 | 1 109,00 | 343,87 |
| 2038 | 1 170,60 | 164,5 | 1 006,10 | 297,10 |
| 2039 | 1 182,20 | 50,0 | 1 132,20 | 318,42 |
| 2040 | 1 194,00 | 50,0 | 1 144,00 | 306,42 |
| 2041 | 1 205,90 | 50,0 | 1 155,90 | 294,86 |
| 2042 | 1 217,90 | 348,8 | 869,05 | 211,13 |
| 2043 | 1 230,00 | 50,0 | 1 180,00 | 273,03 |
| 2044 | 1 242,20 | 50,0 | 1 192,20 | 262,71 |
| 2045 | 1 254,60 | 110,1 | 1 144,46 | 240,18 |
| 2046 | 1 713,20 | 50,0 | 1 663,20 | 332,43 |
| 2047 | 1 279,70 | 50,0 | 1 229,70 | 234,08 |
| 2048 | 1 674,20 | 41,5 | 1 632,70 | 295,99 |

| | | | | |
|------|----------|-------|----------|--------|
| 2049 | 1 305,40 | 41,5 | 1 263,90 | 218,22 |
| 2050 | 1 318,40 | 34,4 | 1 284,00 | 211,14 |
| 2051 | 1 331,50 | 34,4 | 1 297,10 | 203,13 |
| 2052 | 2 440,90 | 650,4 | 1 790,50 | 267,05 |
| 2053 | 1 358,10 | 34,4 | 1 323,70 | 188,03 |
| 2054 | 1 371,70 | 19,4 | 1 352,30 | 182,94 |
| 2055 | 1 585,90 | 19,4 | 1 566,50 | 201,83 |
| 2056 | 1 399,10 | 19,4 | 1 379,70 | 169,30 |
| 2057 | 1 413,10 | 17,3 | 1 395,80 | 163,12 |
| 2058 | 1 427,10 | 17,3 | 1 409,80 | 156,91 |
| 2059 | 1 441,40 | 17,3 | 1 424,10 | 150,95 |
| 2060 | 1 455,70 | 17,3 | 1 438,40 | 145,21 |
| 2061 | 1 470,20 | 17,3 | 1 452,90 | 139,68 |
| 2062 | 3 538,40 | 17,3 | 3 521,10 | 322,41 |

6) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 2 – maximální úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 180,00 | -180,00 | -180,00 |
| 2014 | | 300,00 | -300,00 | -285,71 |
| 2015 | | 320,00 | -320,00 | -290,25 |
| 2016 | | 400,00 | -400,00 | -345,54 |
| 2017 | 45,80 | 458,50 | -412,70 | -339,53 |
| 2018 | 77,90 | 458,50 | -380,60 | -298,21 |
| 2019 | 129,70 | 465,60 | -335,90 | -250,65 |
| 2020 | 157,40 | 465,60 | -308,20 | -219,03 |
| 2021 | 196,00 | 465,60 | -269,60 | -182,48 |
| 2022 | 234,80 | 465,60 | -230,80 | -148,78 |
| 2023 | 279,40 | 480,60 | -201,20 | -123,52 |
| 2024 | 277,80 | 480,60 | -202,80 | -118,57 |
| 2025 | 280,50 | 480,60 | -200,10 | -111,42 |
| 2026 | 537,20 | 482,70 | 54,50 | 28,90 |
| 2027 | 774,50 | 482,70 | 291,80 | 147,38 |
| 2028 | 1 020,50 | 482,70 | 537,80 | 258,69 |
| 2029 | 1 130,70 | 482,70 | 648,00 | 296,86 |
| 2030 | 1 141,00 | 482,70 | 658,30 | 287,21 |
| 2031 | 1 151,30 | 482,70 | 668,60 | 277,82 |
| 2032 | 1 061,80 | 238,30 | 823,50 | 325,89 |
| 2033 | 1 236,90 | 50,00 | 1 186,90 | 447,33 |
| 2034 | 1 412,80 | 50,00 | 1 362,80 | 489,17 |
| 2035 | 1 588,70 | 50,00 | 1 538,70 | 526,00 |
| 2036 | 1 604,60 | 183,83 | 1 420,77 | 462,56 |
| 2037 | 1 620,60 | 50,00 | 1 570,60 | 486,99 |
| 2038 | 1 636,70 | 164,50 | 1 472,20 | 434,74 |
| 2039 | 1 653,00 | 50,00 | 1 603,00 | 450,83 |
| 2040 | 1 669,60 | 50,00 | 1 619,60 | 433,81 |

| | | | | |
|------|----------|--------|----------|--------|
| 2041 | 1 686,20 | 50,00 | 1 636,20 | 417,38 |
| 2042 | 1 703,00 | 348,85 | 1 354,15 | 328,99 |
| 2043 | 1 720,00 | 50,00 | 1 670,00 | 386,40 |
| 2044 | 1 737,10 | 50,00 | 1 687,10 | 371,77 |
| 2045 | 1 754,40 | 110,14 | 1 644,26 | 345,07 |
| 2046 | 2 218,00 | 50,00 | 2 168,00 | 433,32 |
| 2047 | 1 789,60 | 50,00 | 1 739,60 | 331,14 |
| 2048 | 2 189,20 | 41,50 | 2 147,70 | 389,36 |
| 2049 | 1 825,50 | 41,50 | 1 784,00 | 308,02 |
| 2050 | 1 843,70 | 34,40 | 1 809,30 | 297,51 |
| 2051 | 1 862,10 | 34,40 | 1 827,70 | 286,23 |
| 2052 | 2 976,80 | 650,40 | 2 326,40 | 346,98 |
| 2053 | 1 899,40 | 34,40 | 1 865,00 | 264,92 |
| 2054 | 1 918,30 | 19,40 | 1 898,90 | 256,89 |
| 2055 | 2 138,00 | 19,40 | 2 118,60 | 272,96 |
| 2056 | 1 956,80 | 19,40 | 1 937,40 | 237,73 |
| 2057 | 1 976,30 | 17,30 | 1 959,00 | 228,93 |
| 2058 | 1 996,00 | 17,30 | 1 978,70 | 220,22 |
| 2059 | 2 015,90 | 17,30 | 1 998,60 | 211,84 |
| 2060 | 2 036,00 | 17,30 | 2 018,70 | 203,79 |
| 2061 | 2 056,30 | 17,30 | 2 039,00 | 196,03 |
| 2062 | 4 130,40 | 17,30 | 4 113,10 | 376,61 |

7) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 3 – minimální úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|---------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 180,00 | -180,00 | -180,00 |
| 2014 | | 300,00 | -300,00 | -285,71 |
| 2015 | | 300,00 | -300,00 | -272,11 |
| 2016 | | 300,00 | -300,00 | -259,15 |
| 2017 | 20,30 | 308,50 | -288,20 | -237,10 |
| 2018 | 26,80 | 308,50 | -281,70 | -220,72 |
| 2019 | 53,10 | 315,60 | -262,50 | -195,88 |
| 2020 | 55,20 | 315,60 | -260,40 | -185,06 |
| 2021 | 68,40 | 315,60 | -247,20 | -167,31 |
| 2022 | 81,50 | 315,60 | -234,10 | -150,90 |
| 2023 | 94,70 | 315,60 | -220,90 | -135,61 |
| 2024 | 107,90 | 315,60 | -207,70 | -121,44 |
| 2025 | 121,00 | 315,60 | -194,60 | -108,36 |
| 2026 | 127,70 | 330,60 | -202,90 | -107,60 |
| 2027 | 125,00 | 330,60 | -205,60 | -103,84 |
| 2028 | 243,24 | 332,70 | -89,46 | -43,03 |
| 2029 | 341,99 | 332,70 | 9,29 | 4,26 |
| 2030 | 449,64 | 332,70 | 116,94 | 51,02 |
| 2031 | 454,03 | 332,70 | 121,33 | 50,41 |
| 2032 | 458,52 | 332,70 | 125,82 | 49,79 |

| | | | | |
|------|----------|--------|----------|--------|
| 2033 | 463,32 | 332,70 | 130,62 | 49,23 |
| 2034 | 467,63 | 332,70 | 134,93 | 48,43 |
| 2035 | 472,25 | 332,70 | 139,55 | 47,70 |
| 2036 | 476,87 | 466,53 | 10,34 | 3,37 |
| 2037 | 581,51 | 332,70 | 248,81 | 77,15 |
| 2038 | 586,25 | 447,20 | 139,05 | 41,06 |
| 2039 | 576,10 | 332,70 | 243,40 | 68,45 |
| 2040 | 495,96 | 208,30 | 287,66 | 77,05 |
| 2041 | 576,66 | 50,00 | 526,66 | 134,35 |
| 2042 | 658,37 | 50,00 | 608,37 | 147,80 |
| 2043 | 740,07 | 50,00 | 690,07 | 159,67 |
| 2044 | 747,40 | 50,00 | 697,40 | 153,68 |
| 2045 | 754,84 | 348,85 | 405,99 | 85,20 |
| 2046 | 1 208,40 | 50,00 | 1 158,40 | 231,53 |
| 2047 | 769,88 | 110,14 | 659,74 | 125,58 |
| 2048 | 1 159,27 | 41,50 | 1 117,77 | 202,64 |
| 2049 | 785,28 | 41,50 | 743,78 | 128,42 |
| 2050 | 793,10 | 34,40 | 758,70 | 124,76 |
| 2051 | 801,05 | 34,40 | 766,65 | 120,06 |
| 2052 | 808,91 | 34,40 | 774,51 | 115,52 |
| 2053 | 816,89 | 34,40 | 782,49 | 111,15 |
| 2054 | 824,99 | 34,40 | 790,59 | 106,95 |
| 2055 | 1 829,50 | 34,40 | 1 795,10 | 231,28 |
| 2056 | 841,54 | 34,40 | 807,14 | 99,04 |
| 2057 | 1 050,39 | 19,40 | 1 030,99 | 120,48 |
| 2058 | 858,26 | 19,40 | 838,86 | 93,36 |
| 2059 | 866,95 | 17,30 | 849,65 | 90,06 |
| 2060 | 875,45 | 633,30 | 242,15 | 24,45 |
| 2061 | 884,18 | 17,30 | 866,88 | 83,34 |
| 2062 | 893,03 | 17,30 | 875,73 | 80,18 |
| 2063 | 901,79 | 17,30 | 884,49 | 77,13 |
| 2064 | 910,77 | 17,30 | 893,47 | 74,20 |
| 2065 | 919,88 | 17,30 | 902,58 | 71,39 |
| 2066 | 929,11 | 17,30 | 911,81 | 68,69 |
| 2067 | 938,35 | 17,30 | 921,05 | 66,08 |
| 2068 | 943,70 | 17,30 | 926,40 | 63,30 |
| 2069 | 953,20 | 17,30 | 935,90 | 60,90 |
| 2070 | 3 016,20 | 17,30 | 2 998,90 | 185,85 |

8) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 3 – střední úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|---------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 180,00 | -180,00 | -180,00 |
| 2014 | | 300,00 | -300,00 | -285,71 |
| 2015 | | 300,00 | -300,00 | -272,11 |
| 2016 | | 300,00 | -300,00 | -259,15 |

Vodní koridor DUNAJ-ODRA-LABE

| | | | | |
|------|----------|--------|----------|---------|
| 2017 | 29,00 | 308,50 | -279,50 | -229,95 |
| 2018 | 44,40 | 308,50 | -264,10 | -206,93 |
| 2019 | 79,40 | 315,60 | -236,20 | -176,26 |
| 2020 | 90,30 | 315,60 | -225,30 | -160,12 |
| 2021 | 112,20 | 315,60 | -203,40 | -137,67 |
| 2022 | 134,20 | 315,60 | -181,40 | -116,93 |
| 2023 | 156,10 | 315,60 | -159,50 | -97,92 |
| 2024 | 178,00 | 315,60 | -137,60 | -80,45 |
| 2025 | 200,00 | 315,60 | -115,60 | -64,37 |
| 2026 | 207,20 | 330,60 | -123,40 | -65,44 |
| 2027 | 205,60 | 330,60 | -125,00 | -63,13 |
| 2028 | 395,40 | 332,70 | 62,70 | 30,16 |
| 2029 | 566,00 | 332,70 | 233,30 | 106,88 |
| 2030 | 745,30 | 332,70 | 412,60 | 180,02 |
| 2031 | 752,60 | 332,70 | 419,90 | 174,48 |
| 2032 | 760,10 | 332,70 | 427,40 | 169,14 |
| 2033 | 768,10 | 332,70 | 435,40 | 164,10 |
| 2034 | 775,30 | 332,70 | 442,60 | 158,87 |
| 2035 | 783,00 | 332,70 | 450,30 | 153,93 |
| 2036 | 790,80 | 466,53 | 324,27 | 105,57 |
| 2037 | 898,60 | 332,70 | 565,90 | 175,47 |
| 2038 | 906,50 | 447,20 | 459,30 | 135,63 |
| 2039 | 889,50 | 332,70 | 556,80 | 156,59 |
| 2040 | 822,60 | 208,30 | 614,30 | 164,54 |
| 2041 | 957,80 | 50,00 | 907,80 | 231,57 |
| 2042 | 1 093,90 | 50,00 | 1 043,90 | 253,61 |
| 2043 | 1 230,00 | 50,00 | 1 180,00 | 273,03 |
| 2044 | 1 242,20 | 50,00 | 1 192,20 | 262,71 |
| 2045 | 1 254,60 | 348,85 | 905,75 | 190,09 |
| 2046 | 1 713,20 | 50,00 | 1 663,20 | 332,43 |
| 2047 | 1 279,70 | 110,14 | 1 169,56 | 222,63 |
| 2048 | 1 674,20 | 41,50 | 1 632,70 | 295,99 |
| 2049 | 1 305,40 | 41,50 | 1 263,90 | 218,22 |
| 2050 | 1 318,40 | 34,40 | 1 284,00 | 211,14 |
| 2051 | 1 331,50 | 34,40 | 1 297,10 | 203,13 |
| 2052 | 1 344,70 | 34,40 | 1 310,30 | 195,43 |
| 2053 | 1 358,10 | 34,40 | 1 323,70 | 188,03 |
| 2054 | 1 371,70 | 34,40 | 1 337,30 | 180,91 |
| 2055 | 2 381,60 | 34,40 | 2 347,20 | 302,41 |
| 2056 | 1 399,10 | 34,40 | 1 364,70 | 167,45 |
| 2057 | 1 613,60 | 19,40 | 1 594,20 | 186,30 |
| 2058 | 1 427,10 | 19,40 | 1 407,70 | 156,67 |
| 2059 | 1 441,40 | 17,30 | 1 424,10 | 150,95 |
| 2060 | 1 455,70 | 633,30 | 822,40 | 83,02 |
| 2061 | 1 470,20 | 17,30 | 1 452,90 | 139,68 |
| 2062 | 1 484,90 | 17,30 | 1 467,60 | 134,38 |
| 2063 | 1 499,70 | 17,30 | 1 482,40 | 129,27 |
| 2064 | 1 514,60 | 17,30 | 1 497,30 | 124,35 |
| 2065 | 1 529,70 | 17,30 | 1 512,40 | 119,63 |
| 2066 | 1 545,00 | 17,30 | 1 527,70 | 115,08 |

| | | | | |
|------|----------|-------|----------|--------|
| 2067 | 1 560,40 | 17,30 | 1 543,10 | 110,71 |
| 2068 | 1 576,00 | 17,30 | 1 558,70 | 106,50 |
| 2069 | 1 591,70 | 17,30 | 1 574,40 | 102,45 |
| 2070 | 3 661,00 | 17,30 | 3 643,70 | 225,81 |

9) Přehled efektů plynoucích z investice pro Scénář 3 – maximální úspora přepravného

| Finanční a socioekonomické toky projektu (v mil. €) | | | | |
|---|----------|---------|-------------|------------------------------|
| Rok | Přínosy | Náklady | Čistý efekt | Diskontovaný čistý efekt 5 % |
| 2013 | | 180,00 | -180,00 | -180,00 |
| 2014 | | 300,00 | -300,00 | -285,71 |
| 2015 | | 300,00 | -300,00 | -272,11 |
| 2016 | | 300,00 | -300,00 | -259,15 |
| 2017 | 37,80 | 308,50 | -270,70 | -222,71 |
| 2018 | 61,90 | 308,50 | -246,60 | -193,22 |
| 2019 | 105,70 | 315,60 | -209,90 | -156,63 |
| 2020 | 125,30 | 315,60 | -190,30 | -135,24 |
| 2021 | 156,10 | 315,60 | -159,50 | -107,96 |
| 2022 | 186,80 | 315,60 | -128,80 | -83,03 |
| 2023 | 217,50 | 315,60 | -98,10 | -60,22 |
| 2024 | 248,20 | 315,60 | -67,40 | -39,41 |
| 2025 | 278,90 | 315,60 | -36,70 | -20,44 |
| 2026 | 286,60 | 330,60 | -44,00 | -23,33 |
| 2027 | 286,10 | 330,60 | -44,50 | -22,48 |
| 2028 | 547,70 | 332,70 | 215,00 | 103,42 |
| 2029 | 790,00 | 332,70 | 457,30 | 209,49 |
| 2030 | 1 041,00 | 332,70 | 708,30 | 309,03 |
| 2031 | 1 051,30 | 332,70 | 718,60 | 298,59 |
| 2032 | 1 061,80 | 332,70 | 729,10 | 288,53 |
| 2033 | 1 073,00 | 332,70 | 740,30 | 279,01 |
| 2034 | 1 083,10 | 332,70 | 750,40 | 269,35 |
| 2035 | 1 093,80 | 332,70 | 761,10 | 260,18 |
| 2036 | 1 104,70 | 466,53 | 638,17 | 207,77 |
| 2037 | 1 215,60 | 332,70 | 882,90 | 273,76 |
| 2038 | 1 226,70 | 447,20 | 779,50 | 230,19 |
| 2039 | 1 202,90 | 332,70 | 870,20 | 244,74 |
| 2040 | 1 149,30 | 208,30 | 941,00 | 252,05 |
| 2041 | 1 338,80 | 50,00 | 1 288,80 | 328,76 |
| 2042 | 1 529,50 | 50,00 | 1 479,50 | 359,44 |
| 2043 | 1 720,00 | 50,00 | 1 670,00 | 386,40 |
| 2044 | 1 737,10 | 50,00 | 1 687,10 | 371,77 |
| 2045 | 1 754,40 | 348,85 | 1 405,55 | 294,98 |
| 2046 | 2 218,00 | 50,00 | 2 168,00 | 433,32 |
| 2047 | 1 789,60 | 110,14 | 1 679,46 | 319,69 |
| 2048 | 2 189,20 | 41,50 | 2 147,70 | 389,36 |
| 2049 | 1 825,50 | 41,50 | 1 784,00 | 308,02 |
| 2050 | 1 843,70 | 34,40 | 1 809,30 | 297,51 |

| | | | | |
|------|----------|--------|----------|--------|
| 2051 | 1 862,10 | 34,40 | 1 827,70 | 286,23 |
| 2052 | 1 880,60 | 34,40 | 1 846,20 | 275,36 |
| 2053 | 1 899,40 | 34,40 | 1 865,00 | 264,92 |
| 2054 | 1 918,30 | 34,40 | 1 883,90 | 254,86 |
| 2055 | 2 933,70 | 34,40 | 2 899,30 | 373,54 |
| 2056 | 1 956,80 | 34,40 | 1 922,40 | 235,89 |
| 2057 | 2 176,80 | 19,40 | 2 157,40 | 252,12 |
| 2058 | 1 996,00 | 19,40 | 1 976,60 | 219,99 |
| 2059 | 2 015,90 | 17,30 | 1 998,60 | 211,84 |
| 2060 | 2 036,00 | 633,30 | 1 402,70 | 141,60 |
| 2061 | 2 056,30 | 17,30 | 2 039,00 | 196,03 |
| 2062 | 2 076,90 | 17,30 | 2 059,60 | 188,59 |
| 2063 | 2 097,50 | 17,30 | 2 080,20 | 181,40 |
| 2064 | 2 118,50 | 17,30 | 2 101,20 | 174,51 |
| 2065 | 2 139,60 | 17,30 | 2 122,30 | 167,87 |
| 2066 | 2 161,00 | 17,30 | 2 143,70 | 161,48 |
| 2067 | 2 182,50 | 17,30 | 2 165,20 | 155,34 |
| 2068 | 2 204,20 | 17,30 | 2 186,90 | 149,42 |
| 2069 | 2 226,00 | 17,30 | 2 208,70 | 143,73 |
| 2070 | 4 291,40 | 17,30 | 4 274,10 | 264,88 |

2. Finanční analýza

Ukazatele hodnocení ekonomické efektivity projektu (v rozdělení podle jednotlivých scénářů a míry úspory přepravného). Při výpočtu byla použita reálná diskontní sazba 5%.

a) Scénář 1

| HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU (reálná diskontní míra odpovídá 5%) | | | |
|---|-----------|----------|-----------|
| Ukazatel úspora přepravného | minimální | střední | maximální |
| Čistá současná hodnota (NPV) v mil. € | 1 026,48 | 5 344,72 | 9 646,03 |
| Vnitřní výnosové procento (IRR) | 6,03% | 9,63% | 12,50% |
| Rentabilita nákladů (BCR) | 1,19 | 1,99 | 2,79 |

b) Scénář 2

| HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU (reálná diskontní míra odpovídá 5%) | | | |
|---|-----------|----------|-----------|
| Ukazatel úspora přepravného | minimální | střední | maximální |
| Čistá současná hodnota (NPV) v mil. € | 963,21 | 5 067,69 | 9 172,59 |
| Vnitřní výnosové procento (IRR) | 5,93% | 9,17% | 11,73% |
| Rentabilita nákladů (BCR) | 1,18 | 1,97 | 2,76 |

c) Scénář 3

| HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU (reálná diskontní míra odpovídá 5%) | | | |
|---|-----------|----------|-----------|
| Ukazatel \ úspora přepravného | minimální | střední | maximální |
| Čistá současná hodnota (NPV) v mil. € | 1 231,14 | 5 092,83 | 8 953,32 |
| Vnitřní výnosové procento (IRR) | 6,23% | 9,32% | 11,75% |
| Rentabilita nákladů (BCR) | 1,27 | 2,12 | 2,97 |

Uvedené ukazatele finanční analýzy odrážejí situaci za předpokladu, že budou realizovány prognózované výnosy, a to zejména v podobě úspor přepravních nákladů, jež zahrnují také výběr proplavovacích poplatků. Zmíněné poplatky byly kalkulovány s přihlédnutím k podmínce zachování atraktivity vodní cesty pro klienty vodní dopravy a zohlednění obvyklé výšky poplatků na evropských vodních cestách.

Čistá současná hodnota (NPV) je pro diskontovaný čistý efekt za hodnocené období při 5% diskontní sazbě kladná, z tohoto pohledu jsou všechny 3 scénáře vhodné k realizaci. Obecně platí, že čím je vyšší hodnota NPV, tím větší je ekonomický přínos navrhované investiční akce v porovnání se současným stavem.

Vnitřní výnosové procento (IRR) ukazuje poměrně vysokou výnosnost investice. Časový rozsah posouzení u všech 3 scénářů začíná rokem zahájení výstavby, tj. 2013 a končí v závislosti na samotné délce výstavby, resp. na ukončení 4. etapy od níž se odvíjí celková životnost investice (30 let), např. u 3. scénáře tak dochází k hodnocení ekonomické efektivity projektu za období 2013-2070. Stejně jako u předešlého ukazatele platí rovněž u IRR přímá úměrnost, tj. čím vyšší je výsledné procento, tím větší je výnosnost investice. IRR dosahuje - s výjimkou minimální úspory přepravného u 2. scénáře (5,93%) - hodnoty vyšší než 6, která je u infrastrukturních investic považována za minimum.

Ukazatel rentability nákladů je u všech 9 výsledných hodnot větší než jedna - z tohoto pohledu je investice přijatelná.

Zřejmě nejpříznivěji se jeví scénář 1, tj. nejrychlejší postup výstavby. Porovnání dalších scénářů ukazuje na zajímavý jev, kdy při přechodu z 1. scénáře na 2. došlo k poměrně výraznému zhoršení většiny ukazatelů, ale při přechodu z 2. scénáře na 3. je tento negativní vývoj eliminován a u některých ukazatelů zcela potlačen.

2.1 Udržitelnost projektu

Všechny subjekty účastníci se realizace projektu disponují potřebnými zkušenostmi a kapacitami pro úspěšné a efektivní zajištění provozu projektu.

Provozní závady na technologických zařízeních vodních děl se vyskytují poměrně vzácně, nelze tedy v tomto směru očekávat nějakou výraznější zátěž pro provozovatele vodní cesty.

Zajištění provozu spočívá zejména v průběžné kontrole a údržbě svěřených objektů, břehových částí průplavních úseků včetně pobřežní vegetace a udržování zatravněných povrchů, údržbě plavebních znaků, těsnění.

3. Shrnutí

Cílem tohoto hodnocení je posouzení efektivity projektu s využitím nástrojů finanční analýzy.

Tři variantní scénáře, které jsou hodnoceny, představují tři možné způsoby realizace projektu. Scénáře se od sebe odlišují jednak délkou trvání jednotlivých etap (celkem 5 etap v každém ze scénářů), resp. projektu jako celku a objemem investic pro každý jednotlivý rok trvání investiční fáze projektu. Celkové náklady každého ze scénářů jsou stejné a liší se pouze výše nákladů alokovaných v jednotlivých letech. Hodnocení spočívá především v posuzování toho, nakolik různé rozložení nákladů v čase u jednotlivých scénářů ovlivní efektivnost projektu.

Ve finanční analýze byly zohledněny různé druhy nákladů. Investiční náklady představují náklady na realizaci vlastní investice - např. na zemní práce, stavbu plavebních komor zahrnující mj. zakládání a realizaci železobetonových konstrukcí, montáž ocelových částí; výstavbu průplavních tunelů, silničních a železničních podjezdů a tunelů; dále se jedná o náklady na výkopy a prohrábky, opevnění břehů v říčních a průplavních úsecích, zdvihání dálničních a jiných mostů a lávek atd.

Provozní náklady jsou náklady bezprostředně spojené s fungováním (provozem) vodního koridoru. Zohledňují jednak *personální náklady* (platy pracovníků zajišťujících provoz skupin plavebních komor, běžnou údržbu a provoz průplavních úseků a centrální agendu), *náklady na materiál, energii a režii, náklady na zadané práce a dodávky* (slouží k údržbě a opravám spravovaného majetku).

Součástí celkových nákladů jsou také náklady na opravy plavebních komor, železničních a silničních podjezdů, větších propustek a bezpečnostních vrat. V případě plavebních komor se opravy sestávají z čerpání vody včetně průsaků během opravy, odstranění nánosů, oprav betonových částí, ocelových konstrukcí a strojních a elektrotechnických částí. V souladu s „Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivity investic na vodních cestách“ vydaných Ministerstvem dopravy ČR, jsou náklady na opravy zařazeny do 20. roku provozu investice. Znamená to, že např. u první etapy (úsek Dunaj – Hodonín), jejíž výstavba bude u všech tří scénářů ukončena v roce 2016, jsou náklady na opravy kalkulovány do nákladů v roce 2036.

V další části finanční analýzy jsou použity tři míry výnosů v podobě úspor přepravních nákladů – minimální, střední a maximální. Tyto úspory přepravních nákladů vznikají převedením přepravy ze železnic a silnic na vodní dopravu a výběrem proplavovacích poplatků, tj. mýtem za použití vodní cesty. Jedná se o údaj, který vstupuje do kalkulace přímých, resp. celkových výnosů, jejichž výši ovlivňuje. Rozdíl vznikající mezi minimální, střední a maximální sazbou je dán:

§ přepravní vzdáleností;

§ sazbami konkurenčních doprav (např. dražší a náročnější zboží se přepravuje za vyšší tarify);

§ kvalitou vodní cesty (např. jejich vzájemná provázanost).

Dalšími přímými výnosy jsou výnosy ve sféře energetického hospodářství související se skutečností, že provoz plavebních komor má být zajišťován přečerpáváním vody, stejně jako dodávka vody pro vodohospodářské účely v krizových obdobích. V obdobích nadbytečných průtoků tak mohou příslušné přečerpávací kapacity fungovat jako malé vodní elektrárny. Do výpočtů přímých výnosů vstupují také výnosy vznikající využitím přebytečných výkopových materiálů ve stavebnictví ve formě kvalitních šterků a písků.

Nepřímé výnosy vyplývající z existence vodní cesty, avšak nezávislé na intenzitě přepravy, zahrnují:

- § zlepšení vodohospodářské bilance – úspora nákladů na nádrže Teplice a Hanušovice, jejichž funkce by byla plně pokryta vodním koridorem;
- § snížení externích nákladů dopravy – snížení nákladů spojených s negativními účinky dopravy na prostředí (např. dopravní nehody, hlukové zatížení, znečišťování atmosféry, ovlivnění klimatu).

Na základě „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity investic na vodních cestách“ byla do 30. roku provozu jednotlivých etap uvedena jako jednorázový výnos, tzv. zůstatková hodnota investice. Zůstatková hodnota vyjadřuje hodnotu investice v závislosti na době její předpokládané životnosti a provedených opravách.

Beneficiáři, tj. subjekty, na které má projekt významný vliv – ať už přímý či nepřímý – jsou v tomto projektu zastoupeni domácnostmi, podniky, municipalitami (obce, města) a státem. Pro tyto beneficiáře bývají často významnější nepřímé efekty plynoucí z realizace projektu. Jedná se o tzv. socioekonomické náklady a výnosy, jež lze v tomto konkrétním případě vyjádřit např. jako zvýšenou kvalitu života v důsledku zlepšení životního prostředí, nové investiční příležitosti pro podniky a zvýšení celkové přitažlivosti území, což je předpoklad pro růst cestovního ruchu. Zkvalitnění cestovního ruchu pak vyvolává další efekty v podobě vzniku nových pracovních míst a rozvoji nových či stávajících sportovních a společenských aktivit.

Kvantifikovatelné údaje byly promítnuty do závěrečného ekonomického zhodnocení projektu, jehož výstupem jsou údaje o čisté současné hodnotě, vnitřním výnosovém procentu a rentabilitě nákladů projektu výstavby vodního koridoru. Tyto ukazatele jsou používány pro hodnocení efektivity investic, přičemž ukazují na výhodnost použití jednotlivých scénářů. Čistá současná hodnota odhaduje současnou hodnotu budoucích částek, neboť zohledňuje inflaci. Je-li hodnota kladná, pak ji můžeme přijmout, přičemž z více údajů volíme za nejlepší vždy ten s nejvyšší čistou současnou hodnotou. V případě vnitřního výnosového procenta je investice přijatelná, pokud je toto procento větší než tržní diskontní míra stejně rizikových investic. Rentabilita nákladů je pak výpočtem velikosti míry zisku, tj. velikosti zisku na jednu korunu nákladů. Z obecného hlediska platí, že rentabilita nákladů musí být větší, než nejvyšší dosažitelný úrok z vkladu na finančním trhu.

Zohledníme-li všechny tři finanční ukazatele projektu, pak se jako nejlepší varianta pro realizaci jeví 1. scénář za použití maximálních úspor přepravních nákladů. Čistá současná hodnota i vnitřní výnosové procento dosahují právě u tohoto scénáře nejlepších hodnot. Pouze rentabilita nákladů je nejlepší v případě 3. scénáře za maximálních úspor přepravních nákladů. Pokud jde o rentabilitu nákladů lze brát v úvahu všechny výsledky, neboť rok 2004, v jehož cenách jsou všechny scénáře kalkulovány, znamenal rozmezí úrokových sazeb u termínových vkladů od 0,2 % do 0,9 %, a to v závislosti na výši a délce úročení vkladu.