JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Katedra ekonomiky

Studijní program: **Ekonomika a management**
Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Posouzení dopadu investice na region

Consideration of the impact of investment in the region

Vedoucí diplomové práce

Ing. Tomáš Volek, PhD.

Vypracovala

Bc. Veronika Schreiberová

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Posouzení dopadu investice na region" vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a za použití literatury uvedené v seznamu použité literatury.

V Českých Budějovicích dne 30. dubna 2010 Bc. Veronika Schreiberová

……..

Poděkování

Děkuji Ing. Tomáši Volkovi, PhD. za odborné vedení a cenné rady, které mi poskytl při vyhotovování mé diplomové práce

Dále bych chtěla poděkovat Ing. Martinu Vavřičkovi za poskytnutí stěžejních informací pro vypracování praktické části.

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Katedra ekonomiky
Akademický rok: **2008/2009**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Veronika SCHREIBEROVÁ**

Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**

Název tématu: **Posouzení dopadu investice na region**

Zásady pro vypracování:

Cíl práce:
Analyzovat dopad vybrané investice na region z mikroekonomického a makroekonomického pohledu.

Metodický postup:
Investice
Metody hodnocení dopadu investic
Investiční prostředí v ČR a vybraném regionu
Vývoj investiční aktivity ve zvolené oblasti
Posouzení dopadu vybrané investice na region

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Synek, M. a kol.: Manažerská ekonomika. Grada Publishing, 2003.
Valach, J.: Investiční rozhodování a dlouhodobé rozhodování. Ekopress, 2005.
Liška, V.: Makroekonomie. Professional Publishing, Praha, 2004.
Mankiw, G.: Zásady ekonomie. Grada Publishing, Praha, 1999.
Srholec, M.: Přímé zahraniční investice v České republice: teorie a praxe v mezinárodním rovnání. Linde, Praha, 2004.
Faltová Leitmanová, I.: Ekonomický rozvoj Jihočeského kraje. ČVUT 2004, Praha.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Tomáš Volek, Ph.D.**
Katedra ekonomiky

Datum zadání diplomové práce: **24. března 2009**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2010**

prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (1)
370 05 České Budějovice

L.S.

doc. Ing. Ivana Faltová Leitmanová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 24. března 2009

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá posouzením investice „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“ v jihočeském regionu.

Cílem diplomové práce je analyzovat dopad této investice na region jednak z mikroekonomického a z makroekonomického pohledu.

Dílčím cílem práce je základní seznámení s investicí, a analýza příjmů, resp. výnosů a nákladů, které investice přinese do Jihočeského kraje.

Klíčová slova

Investice, investiční pobídky, externality, jihočeský kraj, České Budějovice, analýza nákladů a výnosů, vltavská vodní cesta, přístaviště

Abstract

The diploma thesis deals with the assessment of investment „Finalization of waterway of Vltava in section České Budějovice – Týn nad Vltavou“ in the South Bohemia region.

The aim of this work is the analysis of the impact of this investment on region from macroeconomic and microeconomic perspectives.

The other aim of work is basic presentation of the investment, the progress of cost benefit analysis and identification of benefits, which will be brought by the investment to South Bohemia region.

Key words

Investment, investment incentives, externalities, South Bohemia region, České Budějovice, cost-benefit analysis, Vltava waterway, marina

Obsah

Úvod 10
1. Základní pojmy 12
1.1 Investice jako pojem 12
1.2 Investiční pobídky 16
1.2.1 Zákon o investičních pobídkách 17
1.3 Přímé zahraniční investice 18
1.4 Externality 22
2. Metody hodnocení investic 23
2.1 Doba splacení 24
2.2 Metoda návratnosti investice 24
2.3 Čistá současná hodnota 25
2.4 Vnitřní výnosové procento 25
2.5 Cost – benefit analýza 26
2.6 Cost – effectiveness analýza 29
2.7 Multi-kriteriální analýza 31
3. Investiční prostředí v ČR a ve vybraném regionu 33
3.1 Charakteristika České republiky 33
3.1.1 Ekonomická situace státu 35
3.2 Organizace v investičním prostředí ČR 37
3.3 Investiční prostředí v Jihočeském kraji 40
Metodika 42
4. Popis vybrané investice 44
4.1 Analýza současného stavu 46
4.2 Zdůvodnění záměru 47
4.3 Základní údaje o projektu 48
4.4 Splavnění České Budějovice – Týn nad Vltavou 48
4.4.1 Projekt Město a voda 49
4.4.2 Dokončení úseku Jiráskův jez v Č. Budějovicích – Hluboká 51
4.4.3 Dokončení vltavské vodní cesty úsek Hluboká– VD Hněvkovice 54
4.4.4 Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn 55
4.4.5 Harmonogram projektu 56
5.1 Analýza nákladů 60
5.2 Analýza příjmů 63
5.2.1 Příjmy v úseku České Budějovice – České Vrbné 64
5.2.2 Stanovení příjmů v úseku České Vrbné – Hluboká nad Vltavou 66
5.2.3 Stanovení příjmů v úseku Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou 69
5.2.4 Příjem z investice - dotace 70
5.2.5 Příjem z investice – daňová kvóta 71
5.2.6 Příjem z investice – dotace na provoz 72
5.3 Zhodnocení dopadu vybrané investice na region 76
5.4 Zhodnocení na základě ekonomické analýzy 77
Závěr 80

Seznam použité literatury.....82
Seznam tabulek:.....85
Seznam grafů.....85
Seznam obrázků.....85

Úvod

Ve své bakalářské práci jsem se věnovala investicím v České republice se zaměřením na investice v Jihočeském kraji. I proto se tématem mé diplomové práce stalo „Posouzení dopadu investice na region“. Investice v Jihočeském kraji jsou důležité pro jeho rozvoj, a to hlavně z hlediska infrastruktury, která je do jisté míry stále nerozvinutá, alespoň z toho hlediska, že zde chybí modernější železnice, dálnice, která by kraj propojovala nejen s Prahou, ale i s Rakouskem, a také letiště, které by mělo získat statut letiště mezinárodního. Vzhledem k tomu, že v době zpracovávání této práce se činnosti na těchto třech základních bodech jihočeské infrastruktury zastavily, vybrala jsem si investici jinou, která má s dopravní infrastrukturou také co do činění, a navíc se má jednat o investici, která by měla zvýšit rozvoj cestovního ruchu v regionu, hlavně v Českých Budějovicích a na Hluboké nad Vltavou.

Pro svou diplomovou práci jsem si tedy zvolila investici Dokončení vltavské vodní cesty z Českých Budějovic směrem na Týn nad Vltavou, přičemž finální fáze splavňování by měla po řece propojit České Budějovice s Prahou. Jedná se rozhodně o investici zajímavou a do jisté míry nečekanou, zvláště ve srovnání s dopravní situací v krajském městě, kde dochází k dopravním kolapsům. A tuto situaci rozhodně investice splavnění řešit nebude.

Hlavním cílem mé práce je analyzovat dopad vybrané investice na region z mikroekonomického a makroekonomického pohledu. Pro potřeby naplnění tohoto cíle je práce rozdělena na část teoretickou a část praktickou.

Teoretická část práce se zabývá nejprve vymezením základních pojmů, které jsou s tématem spojené – investice, investiční pobídky, přímé zahraniční investice a externality. Následuje vymezení metod, které se používají pro zhodnocení různých investičních variant a investic jako takových. Následně je prezentováno investiční prostředí v České republice a v Jihočeském kraji, aby se praktická část mohla již přímo věnovat samotné vybrané investici – splavnění Vltavy.

Praktická část práce má dvě základní kapitoly. První kapitola se zabývá popisem investice splavňování Vltavy, aby bylo možné na základě tohoto popisu a záměru investice stavět její zhodnocení. Analytická kapitola praktické části se pak zabývá určením nákladů a příjmů investice a jejich finálním zhodnocením, a

určením, zda je investice prospěšná, a to nikoli pouze z hlediska místního, ale i z hlediska národního, tedy z tohoto pohledu makroekonomického.

1. Základní pojmy

Základní problematikou, kterou zabývá teoretická část této práce, jsou investice jako takové. V rámci tohoto určení je vhodné nejprve vymezit, definici investic a následně určit jejich druhy a rozvést problematiku, která se investic týká.

1.1 Investice jako pojem

Investice se z makroekonomického hlediska charakterizují jako použití úspor k výrobě kapitálových statků, resp. k vývoji technologií a k získání lidského kapitálu. Můžeme říci, že investovat znamená obětovat dnešní hodnotu pro získání hodnoty budoucí.[1]

Investice tvoří druhou hlavní složku soukromých výdajů v ekonomice, což je považováno za hlavní důvod, proč je jim v makroekonomické teorii věnována intenzivní pozornost. Druhým důvodem je fakt, že investice vedou k akumulaci kapitálu, a tím ovlivňují a formují potenciální produkt ekonomiky, čímž spoluurčují její dlouhodobou výkonnost. Na rozdíl od spotřeby, investice vykazují mnohem prudší změny ve své úrovni než spotřeba.[2]

Z makroekonomického hlediska mají investice poměrně velké výkyvy, přesto značně ovlivňují agregátní poptávku a tedy i objem vytvořeného produktu a úroveň zaměstnanosti. Investice působí na zvyšování potenciálního produktu a podporují ekonomický růst. Investice tvoří velkou část hrubého domácího produktu, přibližně 23 %.

Je třeba zdůraznit, že makroekonomická teorie pojmem investice rozumí výhradně tok výdajů, které zvětšují fyzickou zásobu kapitálu. Za investice se tudíž nepovažuje nákup nemovitostí, cenných papírů nebo uměleckých děl, protože v tomto případě dochází pouze k převodu vlastnických vztahů a změnám ve skladbě

[1] Převzato z: MANKIW, G., Zásady ekonomie, 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1999. 768 s. ISBN 80-7169-891-1. Kapitola 9. Význam úspor a investic. 532 – 533.
[2] LIŠKA, V. *Makroekonomie*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2004. 628 s. ISBN 80-86419-54-1. Kapitola 8. Úspory, spotřeba a investice. Str. 163-164

aktiv jednotlivců. K investicím dochází pouze tehdy, dochází-li k tvorbě fyzického kapitálu.[3]

Investice ve svém nejširším významu znamená, jak již bylo uvedeno, obětování jisté dnešní hodnoty s cílem získat nějakou (možná neurčitou) budoucí hodnotu. Všeobecně jsou při tom ve hře dva atributy – čas a riziko. Obětování se děje v současnosti a je jisté. Odměna přichází později, a pokud vůbec přijde, je její velikost obecně neurčitá.[4]

Investice se mohou dělit na investice firem do fixního kapitálu a do zásob a investice domácností do bytové výstavby a do lidského kapitálu. **Investice do zásob** rozlišujeme dva základní druhy. Jednak se jedná o investice plánované, tzn. představující takovou výši, kterou firmy chtějí udržovat, například proto, aby mohly uspokojovat objednávky zákazníků. Neplánované investice mohou být kladné, pokud rostou zásoby, a záporné, pokud zásoby klesají. Může se vyskytnout i případ nulových investic, kdy se zásoby nemění. Skutečné investice se tedy rovnají součtu plánovaných a neplánovaných investic. Firmy z tohoto pohledu část investic předem plánují, chtějí je provést. Investice, které nezávisí pouze na velikosti produkce, se označují jako autonomní.[5]

Do **fixních investic** můžeme zařadit investice do budov, strojů a zařízení, které financují firmy, a dále sem můžeme zařadit investice domácností do nových bytů a domů. Pro fixní investice je charakteristické, že se v průběhu svého používání opotřebovávají.[6]

V poslední době jsou také velmi populární tzv. **investice do lidského kapitálu**. Dá se říci, že investice do lidského kapitálu znamenají zvyšování kvality lidského kapitálu investováním do zvyšování kvalifikace. V diplomové práci se budeme setkávat s pojmem reálné investice.[7]

To, co se běžně označuje jako investice, se v národním účetnictví skrývá pod pojmem **tvorba hrubého fixního kapitálu**. Do tvorby hrubého kapitálu se zahrnuje

---

[3] LIŠKA, V. *Makroekonomie*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2004. 628 s. ISBN 80-86419-54-1. Kapitola 8 Spotřeba a úspory a investice, str. 164

[4] SHARPE, W. F., ALEXANDER, G. J. *Investice*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1994. 810 s. ISBN 80-85605-47-3. S. 1

[5] PAVELKA, T. *Makroekonomie*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu, 2006. 277 s. ISBN 80-86730-02-6.

[6] SOUKUP, J. a kol. *Makroekonomie - moderní přístup*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2007. 514 s. ISBN 978-80-7261-174-4. Kapitola 4 Investice. S. 76.

[7] SOUKUP, J. a kol. *Makroekonomie - moderní přístup*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2007. 514 s. ISBN 978-80-7261-174-4. Kapitola 4 Investice. S. 76-78.

tvorba hrubého fixního kapitálu, investice do zásob a pořízení cenností. Největší podíl na tvorbě hrubého kapitálu má kapitál fixní. Tvorba hrubého fixního kapitálu zahrnuje pořízení a úbytky hmotných a nehmotných fixních aktiv, která mají charakter dlouhodobé spotřeby a jejichž cena převyšuje stanovenou hranici. Do hmotných fixních aktiv patří nové investice do budov, staveb, strojů a zařízení, náklady na velké opravy, zdokonalení a zhodnocení dlouhodobého majetku, změny stavu základního stáda a velká zlepšení půdy. Nezahrnují se sem předměty dlouhodobé spotřeby nakoupené domácnostmi, předměty nakoupené vládou pro vojenské účely, výdaje na výzkum a vývoj nebo průzkum trhu. Do nehmotných fixních aktiv se zahrnuje například software, umělecké sbírky a díla nebo geologický průzkum.[8]

Čisté investice, často nazývané rozšiřovací, jsou hrubými investicemi sníženými o znehodnocení kapitálu, jako je kapitálová spotřeba, zejména pak odpisy. Ve statistikách nebývají často uváděny, protože je obtížné určit znehodnocení kapitálu pomocí odpisů. Čisté investice tedy tvoří podstatně méně než jednu polovinu hrubých investic.[9]

Dalším pojmem, který je třeba vysvětlit v souvislosti s investicemi, je ekonomický růst. **Ekonomický růst** se definuje jako zvýšení potencionálního hrubého domácího produktu. Ekonomický růst se většinou měří jako roční tempo růstu reálného hrubého domácího produktu nebo také reálného potenciálního produktu určité země. Mezi hlavní zdroje ekonomické růstu patří růst výrobních faktorů (zejména práce a kapitál), růst celkové produktivity výrobních faktorů, kterou zapříčiňují faktory jako vzdělání, inovace, technologie, úspory z rozsahu, vědecký pokrok apod.[10]

Ekonomický růst je klíčová část makroekonomické politiky většiny vlád kvůli jeho výhodám. První výhodou ekonomického růstu je zvyšování životní úrovně. Nicméně toto nemusí vždy být výhoda, jestliže bohatství uvnitř země není distribuované úplně, tzn. jedna specifická část společnosti má užitky, zatímco jiné části nevidí žádné efekty. Jestliže hospodářský rozvoj je velmi nízký, tak se nic

[8] *Metodika tvorby hrubého fixního kapitálu v cestovním ruchu* [online]. 2008 [cit. 2009-10-04]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/i/metodika_tsa_t8/$File/metod_thfk.pdf>.

[9] VALACH, J. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2006. 465 s. ISBN 80-86929-01-9. Kapitola 1. Investice, investiční rozhodování a cíle podnikání. S. 18

[10] HELÍSEK, *M., Makroekonomie Základní kurz.* 1. vyd. Praha: MELANDRIUM, 2000. 320 s. ISBN 80-86175-
10-3. Kapitola Ekonomický růst. S. 90.

nerozdělí. Druhá výhoda spočívá ve zvyšování zaměstnanosti. Důvodem je, že ekonomický růst je reprezentován rozšířením v celkové poptávce nebo posunem křivky agregátní poptávky napravo.

Nevýhody ekonomického růstu jsou tři. První je **riziko inflace**. Jestliže ekonomika státu příliš rychle roste, celková poptávka má větší celkové zásoby. Druhá nevýhoda ekonomického růstu je jeho **ekologický vliv**, což může produkovat několik negativních externalit. Například jestliže se bohatství populace zvětší, tak to může vyústit ve zvýšení spotřeby statků. Toto může mít negativní účinek na osobní kvalitu. Třetí nevýhoda je, že **nespravedlivé rozdělení zisků** z ekonomického růstu může způsobit občanský neklid.[11]

V souvislosti s ekonomickým růstem je třeba vysvětlit i pojem výrobní faktor. Výrobní faktory lze rozdělit do tří oblastí, a to práce, půda a kapitál. Pod výrobním faktorem **práce** se skrývá lidská fyzická i psychická činnost, která přeměňuje přírodní zdroje v užitečné statky, jejichž výsledkem při použití pracovních sil je mzda. Celkovým výsledkem tohoto výrobního faktoru je efektivita práce. Druhým výrobním faktorem je **půda**. Půda je produktem přírody a není volným statkem. Důchodem, který plyne z půdy, je pozemková renta, buď z vlastnictví, anebo z pronajímání. Ohledně přírodních zdrojů, by se mělo pamatovat na to, že je jich pouze omezené množství. Do přírodních zdrojů lze zahrnout nerosty, drahé kovy apod. Posledním výrobním faktorem je **kapitál**, který může mít hmotný nebo nehmotný charakter. Výsledkem použití kapitálu je zisk nebo úrok. Kapitál je v užším smyslu představován kapitálovými statky (budovami, výrobními zařízeními, dopravními prostředky, zásobováním). Kapitál je produkt výroby, který se do výroby vrací zpátky. Je současně vstupem i výstupem produkčních procesů. Zdrojem kapitálu je omezování současné spotřeby s cílem růstu spotřeby v budoucnosti tzv. nepřímá metoda výroby.[12]

[11] *Ekonomický růst* [online]. 2009 [cit. 2009-10-09]. Dostupný z WWW: <http://www.ekonomicky-rust.navajo.cz/>.

[12] LEITMANOVÁ, I., HLADKÝ, J. *Mikroekonomie I*. 1. vyd. České Budějovice: JU ZF České Budějovice,
1997. 93 s. ISBN 80-7040-201-6. Kapitola „XI. Výrobní faktory“. 80-89 s.

1.2 Investiční pobídky

Počátkem 90. let minulého století začaly mít ve stimulaci investic, zejména pak přímých zahraničních investic, dominantní postavení investiční pobídky postavené jako nástroj hospodářské politiky. Investiční pobídky se vyskytují ve dvou základních formách. Jednak se jedná o přímou finanční podporu a o nepřímou investiční podporu**. Přímá finanční podpora** je dotace či příspěvek na různé kapitálové výdaje firem jako jsou pořízení strojů, pozemků, infrastruktury, rekvalifikaci pracovníků v souvislosti s investicí a podobně. **Nepřímá investiční podpora** je naopak ve formě daňových, celních nebo jiných úlev.[13]

Investiční pobídky jsou vázány na celou řadu daných podmínek, zejména pak o následující[14]:

1) Investice musí být provedena do odvětví zpracovatelského průmyslu uvedených v zákoně nebo do jiného odvětví zpracovatelského průmyslu za předpokladu, že přinejmenším 50% ceny výrobní linky budou tvořit náklady na pořízení strojního zařízení uvedeného ve vládou schváleném seznamu vyspělého (high-tech) strojního zařízení.
2) Musí se jednat o zavedení nové výroby, rozšíření stávající výroby, či její modernizace za účelem podstatné změny výrobku nebo výrobního procesu.
3) Investor musí investovat nejméně 200 milionů Kč, v oblastech s mírou nezaměstnanosti nejméně o 25% vyšší než je průměrná míra nezaměstnanosti ČR, je tento požadavek snížen na 150 milionů Kč, a v oblastech s mírou nezaměstnanosti nejméně o 50% vyšší než je průměrná míra nezaměstnanosti ČR, je limit investice snížen na 100 mil. Kč.
4) Investice nejméně ve výši 100 milionů Kč (před novelou zákona o investičních pobídkách č. 72/2000 Sb. 145 mil. Kč), 50 mil. Kč v případě umístění investice v regionu s vysokou nezaměstnaností, musí být kryta z vlastního jmění.

[13] VALACH, J. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2006. 465 s. ISBN 80-86929-01-9. Kapitola 1. Investice, investiční rozhodování a cíle podnikání. S. 24

[14] *Podmínky pro udělení investičních pobídek* [online]. 2006 [cit. 2009-09-10]. Dostupný z WWW: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/podpora-investic/investicni-pobidky-v-cr/1000497/1837/>.

5) Investor musí pořídit strojní nařízení zařazené do kapitol 84, 85 a 90[15] celního sazebníku v hodnotě nejméně 40% celkové hodnoty pořízeného dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.
6) Navrhovaná výroba musí vyhovovat všem českým legislativním požadavkům na ochranu životního prostředí.

Investiční pobídky jsou tedy jednou z forem veřejné podpory, resp. státní pomoci, a proto musí splňovat znaky, jaké vykazují ostatní veřejné podpory, jak je vymezují právní normy Evropské Unie. Investiční pobídky nesmí narušit hospodářskou soutěž a jejich maximální míra nesmí u velkých podniků přesáhnout 50%, u malých a středních podniků 65% hodnoty investice.[16]

1.2.1 Zákon o investičních pobídkách

Systém investičních pobídek upravuje zákon č. 19/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje všeobecné podmínky pro poskytování investičních pobídek, postup při poskytování investičních pobídek a výkon státní správy s tím související. Investičními pobídkami **se** rozumí[17]:

a) slevy na dani z příjmů podle zvláštního předpisu,
b) převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu,
c) hmotná podpora vytváření nových pracovních míst,
d) hmotná podpora rekvalifikace zaměstnanců,
e) převod pozemků podle zvláštního právního předpisu.

[15] 84 – jaderné reaktory a jejich zařízení, 85 – přístroje pro záznam a reprodukci zvuku, 90 – optické, fotografické, kinematografické, lékařské či chirurgické nástroje.
[16] VALACH, J. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2006. 465 s. ISBN 80-86929-01-9. Kapitola 1. Investice, investiční rozhodování a cíle podnikání. S. 24-25
[17] Zákon č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, ve znění pozdějších předpisů, §1 odst. 1-2.

1.3 Přímé zahraniční investice

Přímé zahraniční investice jsou v poslední době velmi důležitým pojmem v ekonomických diskusích. Pokud budeme uvažovat o jakémkoli ukazateli makroekonomické výkonnosti české ekonomiky, téměř vždy se dostaneme k dopadům přílivu přímých zahraničních investic. Přechodnost zhodnocení měnového kurzu, rostoucí míra nezaměstnanosti, zvyšující se inflace nebo deficit běžného účtu platební bilance ovlivňují právě přímé zahraniční investice, byť jen nepřímo.

Přímé zahraniční investice (PZI) jsou vymezeny jako investice do jiné země za účelem získání podílu na kmenových akciích a rozhodovacích pravomocích alespoň ve výši 10%, nebo takového podílu, který dává zahraničnímu investorovi rozhodovací pravomoc.[18]

Vymezení přímých zahraničních investic vychází z metodiky platební bilance a národního účetnictví. Při mezinárodním srovnání je třeba zohlednit přetrvávající odlišnosti ve vykazování PZI mezi zeměmi i v čase.

Přímé zahraniční investice se rozlišují podle čtyř základních hledisek, která jsou dle Srholce[19] následující:

- míra kontroly zahraničního vlastníka,
- motiv vstupu,
- způsob vstupu,
- specializace mateřské firmy.

Toto rozlišení je reprezentováno v tab. č. 1, kde jsou jednotlivé druhy PZI, které jsou následně podrobněji rozepsány pod tabulkou.

[18] SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v ČR: teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. 1. vyd. Praha: Linde, 2004. 171 s. ISBN 80-86131-52-1. Kapitola 1.1 Vymezení a druhy PZI. S. 11- 13.
[19] SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v ČR: teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. 1. vyd. Praha: Linde, 2004. 171 s. ISBN 80-86131-52-1. Kapitola 1.1 Vymezení a druhy PZI. S. 11- 13.

Tab. č. 1: Rozdělení přímých zahraničních investic

Hledisko vymezení	Druhy PZI	Hlavní znaky
míra kontroly	podnik s menšinovým zahraničním podílem	podíl od cca 10% - 50 %
	podnik pod zahraniční kontrolou	kontrolní vlastnický podíl
motiv vstupu	trhy vyhledávající	cílem je růst podílu na trhu a pokles nákladů na jeho zásobování, vytlačují domácí produkci nebo nahrazují dovoz
	faktory vyhledávající	cílem je optimalizace výroby vývozně orientované a získávání specifických aktiv (patenty, obchodní značky)
	aktiva vyhledávající	
způsob vstupu	investice na zelené louce (greenfield)	investice do nových aktiv, změna vlastnických struktur a investice do restrukturalizace
	investice na hnědé louce (brownfield)	
	M&A	
specializace mateřské firmy	vertikální PZI	produktová specializace, rozdílné fáze produkčního řetězce v jednotlivých pobočkách, procesní specializace, podobné fáze produkčního řetězce v jednotlivých pobočkách
	horizontální PZI	

Zdroj: SRHOLEC (2004)[20]

Prvním kritériem je **míra kontroly zahraničního vlastníka**, která je významná pro rozsah autonomie rozhodování podniku s PZI. Jak již bylo výše uvedeno, za PZI jsou považovány takové investice, které mají více než 10% podílu zahraničního vlastníka, což nemusí znamenat jeho kontrolu nad daným podnikem. Druhy PZI jsou podnik s menšinovým zahraničním podílem (associate), kde je podíl od 10 – 50 % na vlastním jmění či hlasovacích právech. Podnik pod zahraniční kontrolou (subsidiary) má kontrolní vlastnický podíl.

[20] SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v ČR: teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. 1. vyd. Praha: Linde, 2004. 171 s. ISBN 80-86131-52-1. Kapitola 1.1 Vymezení a druhy PZI. S. 11- 13.

Motivem vstupu může být trh vyhledávající motiv (market-seeking), kde je cílem růst podílu na trhu a pokles nákladů na jeho zásobování, a zároveň se vytlačuje domácí produkce nebo se nahrazuje dovoz. Faktory vyhledávající motiv (efficiency-seeking) mají za cíl optimalizovat výroby, resp. chtějí, aby klesly výrobní náklady, a zároveň jsou orientované na vývoz. Aktiva vyhledávající motiv (asset-seeking) považují za cíl získání specifických aktiv, jako jsou patenty nebo obchodní značky.

Za **způsob vstupu** se považují investice na zelené louce (greenfield), investice na hnědé louce (brownfield) a M&A (mergers and acquisitions[21]). Greenfieldy jsou investice do nových aktiv, které realizují převážně nadnárodní společnosti, které chtějí využívat výrobní faktory dostupné na trhu hostitelské země. Brownfieldy znamenají změnu vlastnické struktury i investice do restrukturalizace, resp. se jedná o termín označující opuštěná území s rozpadajícími se budovami, které se investor snaží odstranit či přestavět. K M&A dochází v případech, kdy přebíraný podnik disponuje specifickou konkurenční výhodou, přičemž investice do jejího vytvoření by byla pro zahraničního investora nákladnější než kapitálový vstup.

Podle **specializace mateřské firmy** můžeme rozlišovat vertikální a horizontální přímé zahraniční investice. Produktově specializované nadnárodní firmy provádějí převážně vertikální PZI, zatímco procesně specializované nadnárodní firmy realizují především horizontální PZI. Zaměření specializace se může překrývat s motivem vstupu, ale může jej také upřesňovat v případě, že se v dané investici kombinuje více motivů vstupu.

Horizontální investice mají za hlavní cíl proniknout na domácí trh a získat na něm určitý podíl. Hlavními faktory jsou velikost, růst a jednodušší obsluha zahraničního trhu. Oproti tomu **vertikální investice** přenášejí do místní ekonomiky část produkčního řetězce mateřské firmy s účelem zvýšení své konkurenceschopnosti snížením výrobních nákladů. Vertikální PZI mají přitom vysokou tendenci k exportu produkce vytvořené v hostitelské zemi.[22]

Výhody pro hostitelskou zemi jsou především příliv zdrojů do hostitelské země, vliv na zaměstnanost a růst ekonomiky dané země. Kromě těchto výhod existují i další, který mají buď krátkodobý, anebo dlouhodobý charakter. Krátkodobé výhody mají pouze dočasný charakter, který je obvykle vázán přímo na vstup

[21] Fúze a akvizice.
[22] SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v ČR: teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. 1. vyd. Praha: Linde, 2004. 171 s. ISBN 80-86131-52-1. Kapitola 1.1 Vymezení a druhy PZI. S. 11- 13.

investora do ekonomiky, naopak dlouhodobé dopady mají trvalejší charakter, který může mít dopady i několik let po příchodu investora do nového tržního prostředí, což je velmi přínosné pro hostitelskou zemi.[23]

Přímé zahraniční investice navzdory mnoha výhodám mají i své nevýhody. Nejčastějšími negativy, které souvisí s přímými zahraničními investicemi, jsou především:

- vytěsnění domácích úspor zahraničními úsporami,
- nepřátelské převzetí s úmyslem utlumit výrobu a obsadit trh vlastními výrobky,
- apreciace domácí měny, což se může negativně projevit růstem deficitu obchodní bilance,
- rozvoj kapitálově náročného způsobu výroby na úkor útlumu pracovně náročné výroby, což je následně spojeno s růstem nezaměstnanosti,
- zvýšení mezd v podnicích se zahraniční účastí, které většinou odpovídá růstu produktivity práce, se přelévá do domácích podniků, ve kterých ovšem tempo růstu produktivity práce zaostává za růstem mezd,
- růst peněžní zásoby související s vysokým přílivem přímých zahraničních investic může mít inflační dopady,
- zvyšování dovozu surovin a nedokončené výroby firmami se zahraniční účastí vede k úpadku domácích producentů těchto komodit,
- manipulace s cenami v nadnárodních společnostech vede ke snížení daňového základu a následně k poklesu daňového výnosu – domácí společnosti tuto možnost nemají, což má za následek snížení jejich konkurenceschopnosti,
- repatriace zisků[24] zatěžuje běžný účet platební bilance,
- podpora společností se zahraniční účastí může vést k zanedbávání podpor pro domácí spotřebitele.[25]

[23] SPĚVÁČEK, V. a kol. *Transformace české ekonomiky (politické, ekonomické a sociální aspekty)*. Praha: Linde, 2002. 525 s. ISBN 80-86131-32-7. 65 s.
[24] Návrat zisků do domovského státu zahraničního investora.
[25] BENÁČEK, V. *Přímé zahraniční investice v české ekonomice: praxe, teorie a aplikace* [online]. 1999 [cit. 2010-01-10]. Dostupný z WWW: <http://www1.ceses.cuni.cz/benacek/FDI%20CSE%20PE.pdf>.

1.4 Externality

Externalita je chápána jako výsledek „nezamýšlených činů ekonomických subjektů a její vliv (pozitivní nebo negativní) na ostatní ekonomické subjekty.[26]

Kdykoliv jednotlivec nebo firma podniknou libovolnou činnost, která má vliv na jiného jednotlivce nebo firmu, a která zároveň není druhou stranou zaplacená (nebo za kterou není druhá strana odškodněna), mluvíme o externalitách. Negativní externality jsou případy, ve kterých činnost jednotlivců nebo společností způsobuje vyšší náklady u jiných spotřebitelů nebo výrobců. Existují ale také důležité pozitivní externality, kdy činnost jednotlivců nebo také společností přináší prospěch ostatním.[27]

Firma znečišťující ovzduší prachem produkuje negativní externalitu pro lidi, kteří dýchají takto znečištěný vzduch, i pro ostatní firmy, jejichž stroje se rychleji opotřebovávají díky znečištěnému ovzduší. Existence včelího úlu naproti tomu představuje pro sousední ovocné sady pozitivní externalitu, protože včely opylují i jejich stromy a zvyšují tak jejich úrodu. Ovocné sady ovšem představují pozitivní externalitu pro majitele včelího úlu, protože čím více je v okolí stromů, tím více medu může úl produkovat. V tomto případě je prospěch vzájemný a žádná finanční kompenzace není potřebná.[28]

[26] ČADIL, J., KADEŘÁBKOVÁ, B., Analýza externalit: přístup ekonomické teorie. 1. vyd. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2006. 151 s. ISBN 978-80-2131-59-69. 80 s.
[27] STIGLITZ, J., Ekonomie veřejného sektoru. 1. vyd. Praha: Grada 1997. ISBN 80-7169-454-1. 106 s.
[28] STIGLITZ, J., Ekonomie veřejného sektoru. 1. vyd. Praha: Grada 1997. ISBN 80-7169-454-1. 256 s.

2. Metody hodnocení investic

Podstatou hodnocení investic je porovnání vynaloženého kapitálu, respektive jednotlivých nákladů na investici s výnosy, které investice přinese. Jde o získání rozpočtu jednorázových nákladů a ročních výnosů za období životnosti investičního majetku. Výnosem z investice je přírůstek čistého zisku a odpisů (cash flow), které se vracejí do podniku v ceně prodaných výrobků.

Pro hodnocení efektivnosti investic je třeba mít kritérium, podle kterého bude investice posuzována. Kritériem hodnocení musí být míra splnění cílů, jako například snížení nákladů, zvýšení výroby či zvýšení zisku.[29]

Metody hodnocení investic mohou být jednak statické, které nepřihlížejí k působení faktoru času, a jednak dynamické, které přihlížejí k působení faktoru času a jejichž základem je diskontování všech vstupních dat do výpočtů. Statické metody se používají u méně významných projektů, u projektů s krátkou dobou životnosti a v případě, že je diskontní faktor nízký. V ostatních případech se používají dynamické metody, které se většinou provádějí ve vhodném počítačovém programu. Do statických metod zahrnujeme metodu doby splacení a metodu návratnosti investice. Do dynamických metod patří čistá současná hodnota, vnitřní výnosové procento a index ziskovosti.[30]

Při hodnocení investičních projektů se postupuje následovně[31]:

1. **odhad jednorázových nákladů na investici** – zahrnuje pořizovací cenu dlouhodobého majetku, složenou z nákupní ceny a nákladů na dopravu, cla, a dalších;
2. **odhad budoucích výnosů** – vychází se z odhadu budoucích tržeb a nákladů, může se vycházet i z cash flow;
3. **výpočet nákladů na kapitál** – při hodnocení investice je třeba počítat s náklady, které se použijí na úhradu kapitálu, je rozdíl, zda se investuje z vlastního nebo z cizího kapitálu;

[29] Převzato z: *Metody hodnocení investic* [online]. 2009 [cit. 2009-10-07]. Dostupný z WWW: <http://www.myop.wz.cz/pdf/invest.pdf>.
[30] SYNEK, M. a kol. *Manažerská ekonomika*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 1996. 456 s. ISBN 80-7169-211-5. Kapitola 8.7 Metody hodnocení efektivnosti investic. S. 292.
[31] *Metody hodnocení investic* [online]. 2009 [cit. 2009-10-07]. Dostupný z WWW: <http://www.myop.wz.cz/pdf/invest.pdf>.

4. **výpočet současné hodnoty očekávaných výnosů** – zde se přepočítává budoucí hodnota na současnou hodnotu, tj. ta, která musí být investována, pokud má být ve stanovené době získána zpět s vyššími zisky.

2.1 Doba splacení

Doba splacení, neboli *pay back method*, je tradiční metoda hodnocení investičních variant, v praxi často používanou, avšak méně vhodnou z teoretického hlediska. Doba návratnosti se může definovat jako počet let, za který se kapitálový výdaj splatí peněžními příjmy z investice. Jsou-li výnosy v každém roce životnosti investice stejné, pak dobu splacení zjistíme dělením investičních nákladů, roční částkou očekávaných čistých výnosů. Ta investice, která vyžaduje kratší dobu úhrady je považována za nejpříznivější.

Dobu návratnosti lze kalkulovat i z průměrných ročních zisků. Hospodářský výsledek plynoucí z investice je rozdílem mezi nulovou variantou a posuzovanou variantou. Doba návratnosti je rokem, kdy poměr veličin dosáhne kladné hodnoty.[32]

Nevýhody metody doby splacení jsou zejména takové, že metoda ignoruje peněžní příjmy z investice, které vznikají za dobu úhrady, a tím zkresluje pohled na efektivnost. Další nevýhodou je to, že metoda nerespektuje faktor času a časovou hodnotu peněz a preferuje varianty s kratší životností, i když jsou méně efektivní.[33]

2.2 Metoda návratnosti investice

Metodu návratnosti investice, neboli *book rate of return*, používají ty společnosti, které posuzují investiční projekt podle jeho účetní výnosové míry. Tu lze vypočítat jako podíl odhadovaného průměrného ročního čistého zisku projektu bez odpisů a průměrné odhadované účetní hodnoty investice. Varianta s vyšší průměrnou výnosností je považována za lepší. Tato metoda se používá jen zřídka.

32 HRDÝ, M. *Hodnocení ekonomické efektivnosti investičních projektů EU*. 1. vyd. Praha : ASPI, 2006. 204 s. ISBN 80-7357-137-4.
33 VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha : Ekopress, 1999. 315 s. ISBN 80-86119-21-1. Kapitola 8.2.3 Doba návratnosti. S. 192

Výhodou této metody je rychlé orientační měřítko efektivnosti investice, naopak nevýhodou je opět neuvažování faktoru času, resp. časové hodnoty peněz, a zároveň ignoruje alternativní náklady kapitálu.[34]

2.3 Čistá současná hodnota

Čistá současná hodnota (*net present value*) představuje rozdíl mezi současnou hodnotou očekávaných příjmů (cash flow) a náklady na investici. Platí zde pravidlo návratnosti investice a to, že přijímáme ty investice, které nabízejí vyšší míru návratnosti, než jsou oportunitní náklady[35] kapitálu.

Jestliže se kapitálový výdaj uskutečňuje po delší časový úsek, pak čistá současná hodnota je dána jako rozdíl mezi diskontovanými peněžními příjmy z investice a diskontovanými kapitálovými výdaji v jednotlivých letech. Je-li čistá současná hodnota investice kladná, investici můžeme přijmout. Pokud je ČSH investice rovna nule, je docíleno požadované výnosnosti. Pokud je čistá současná hodnota záporná, je nutno investici zamítnout. Výhodou metody čisté současné hodnoty je, že respektuje faktor času a zohledňuje veškeré peněžní toky spojené s investicí. Nevýhodou je, že velikost čisté současné hodnoty je silně ovlivněna zvolenou úrokovou mírou.[36]

V souvislosti s čistou současnou hodnotou je třeba definovat index ziskovosti, což je relativní ukazatel vyjadřující poměr očekávaných diskontních peněžních příjmů z investice k počátečním kapitálovým výdajům.

2.4 Vnitřní výnosové procento

Metoda vnitřního výnosového procenta (*internal rate of return*) je založena na koncepci současné hodnoty. Spočívá v nalezení diskontní míry, při které současná hodnota očekávaných výnosů z investice rovná současné hodnotě výdajů na investici.

[34] VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha : Ekopress, 1999. 315 s. ISBN 80-86119-21-1. Kapitola 8.2.3 Doba návratnosti. S. 192

[35] oportunitní náklady – náklady obětované příležitosti (implicitní náklady)

[36] SYNEK, M. a kol. *Manažerská ekonomika*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1996. 456 s. ISBN 80-7169-211-5. Kapitola 8.7 Metody hodnocení efektivnosti investic. S. 296.

Vnitřní výnosové procento představuje takovou úrokovou míru, při které současná hodnota peněžních příjmů z investice rovná kapitálovým výdajům.[37]

Výpočet vnitřního výnosového procenta se používá v případě, když je třeba zjistit nutnou výnosnost investice k pokrytí investičních nákladů a dále k porovnání s diskontní mírou zahrnující riziko.

Nevýhoda metody vnitřního výnosového procenta je, že v případě, když peněžní toky v průběhu životnosti projektu převýší výdaje příjmy, může vnitřní výnosové procento nabývat více hodnot. V takovém případě je vhodné tuto metodu nepoužít, a naopak použít například metodu čisté současné hodnoty.[38]

2.5 Cost – benefit analýza

Cost – benefit analýza vymezuje skupinu všech účastníků, kterých se projekt dotkne, ať je to přímo nebo nepřímo. Jak již název vypovídá, CBA analýza se rozlišuje na dvě skupiny, costs – negativní dopady a benefit – pozitivní dopady. Costs jsou tedy veškeré záporné efekty, které plynou z investice. Benefits jsou naopak veškeré kladné dopady, které nám projekt přináší.[39]

Cost – benefit analýza je nejstarší metodou hodnocení projektů, kde se přínosy a náklady jsou analyzovány do toho, aby bylo zjištěno, zda jsou vhodnou variantou. Teorie cost-benefit analýzy neopomíjí narušení přírody v rámci zahrnutých přínosů a nákladů. To znamená, že všechny přínosy a náklady včetně těch environmentálních by měli být součástí cost-benefit studie. Počátky cost-benefit analýzy sahají zpět do roku 1844, kdy si Jules Dupuit začal lámat hlavu nad přínosy a náklady stavby mostu. Dupuit tvrdil, že všechny náklady a přínosy včetně těch, které nemusí být okamžitě zaplaceny, by měli být odhadnuty ještě před tím, než začne výstavba dané veřejné zakázky. Mnoho ekonomů přijímá koncept nezaplacené

[37] SYNEK, M. a kol. *Manažerská ekonomika*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1996. 456 s. ISBN 80-7169-211-5. Kapitola 8.7 Metody hodnocení efektivnosti investic. S. 297.
[38] SYNEK, M. a kol. *Manažerská ekonomika*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1996. 456 s. ISBN 80-7169-211-5. Kapitola 8.7 Metody hodnocení efektivnosti investic. S. 298.
[39] HAAB, T. C., MCCONNEL, K. E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation*. 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 236 s.

ceny ze spotřebitelského přebytku a označuje Dupuiho jako prvního, který na ní upozornil.[40]

O století později hráli důležitou roli ve vývoji cost-benefit analýzy původní projekty ve Spojených státech amerických. Například, United States Bureau of Reclamations fungoval na základě ekonomických oprávnění svých projektů již od počátku svého programu v roce 1902. V roce 1936 zákon o povodňových opatřeních přinesl takové principy, podle kterých by měl být projekt prohlášen za proveditelný, pokud přínosy, nezávislé na příjemci, jsou vyšší než odhadované náklady.[41]

Po druhé světové válce dvě oficiální zprávy stanovily utváření postupů pro zjištění přínosů a nákladů ve vodní výstavbě a ostatních veřejných projektech. V následujících letech se mnoho akademiků pokoušelo stanovit cost-benefit kritéria v návaznosti na projekty vodní výstavby.

Alternativní metodou k předchozím je cost – benefit analýza, někdy též zvaná analýza nákladů a přínosů. Jedná se o analýzu, která hodnotí obvykle veřejně prospěšné projekty. Cost-benefit analýza je analýza pro přeměnu užitku ze ztráty a zisku z veřejného projektu. Cílem těchto projektů není dosažení zisku, ale uspokojení potřeb zainteresovaných osob. Základním cílem u subjektu, který danou investici realizuje, není dosažení užitku pro sebe.[42]

Podstata CBA analýzy spočívá v kvantifikaci všech pozitivních i negativních dopadů plynoucí z daného projektu a zdrojů vynaložených na jejich dosažení, dále převodu těchto nákladů a přínosů na peněžní jednotky a jejich mezičasové seskupení. Zjednodušeně se dá říci, že CBA analýza ukazuje, co komu daný projekt přináší a co komu bere.[43]

V rámci analýzy jsou vyčísleny nejen veškeré finanční náklady a výnosy, ale také dopady, které s sebou investice nepřímo nese. V tom je právě rozdíl mezi CBA

---

[40] HAAB, T. C., MCCONNEL, K. E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation.* 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 236 s.

[41] HAAB, T. C., MCCONNEL, K. E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation.* 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 236 s.

[42] Převzato z: ADLER, M., POSNER, E. *New foundations of cost-benefit analysis.* 1st edition. Cambridge, Massachusetts, and London, England : Harvard University Press, 2006. 236 s. ISBN 978-067402279-9.

[43] Sieber Uchytil, s.r.o. *Společenská Cost-Benefit analýza* [online]. 2008 [cit. 2009-11-01]. Dostupný z WWW: <http://sieber-uchytil.cz/analyza-nakladu-a-prinosu-cba.html>.

analýzou a finančními analýzami. CBA umožňuje hodnocení investic, které nejsou ziskové, ale na druhou stranu přináší společnosti užitek, proto se realizují.[44]

CBA se velmi často používá při hodnocení projektů veřejných financí a veřejné infrastruktury. Ve většině případů veřejných financí má hodnocený projekt charakter veřejného statku, za jehož používání uživatel neplatí přímo (za osvětlení ulice neplatíme státu přímými měsíčními platbami, ale daněmi rozdělovanými ročním rozpočtem), a investor a budoucí provozovatel očekává nepřímý prospěch, jako například lepší služby, spokojenost nebo lepší životní podmínky obyvatelstva, zhodnocení v očích investorů, zlepšení podnikatelského podmínek pro podnikání, vytváření nových pracovních příležitostí, expanze cestovního ruchu a podobně (od instalace kamerového systému si město slibuje vyšší bezpečnost).

Očekávaný prospěch není vždy jednoduché změřit penězi, často se převádí na nějakou měřitelnou hodnotu například součtem mzdových nákladů na nových pracovních místech, výnosem daně z přidané hodnoty, daně z příjmu, daně z nemovitostí, místních poplatků a výnosem budoucích místních daní, hodnotou očekávaných úspor paliva a dodané energie, atd.[45]

Častý problém CBA je, že náklady jsou hmatatelné a finančně vyjádřitelné. Na druhé straně, pozitiva bývají často nehmatatelná a těžko měřitelná. V takových případech, pokud ani ocenění znalce není jednoduše dosažitelné, se často používají hodnotící stupnice, které jak negativům, tak i positivům přiřadí nějakou váhu. V konečném výsledku je pak poměřován součet vah na straně negativ k součtu vah na straně pozitiv. **Častou chybou** v analýze nákladů a užitků je nediskontování jednotlivých veličin. Pokud například náklady budou vynakládány v průběhu celých prvních dvou let, je nutné je **převést na současnou hodnotu**. K tomu je možné využít různé metody, například metodu současné hodnoty, ekonomické přidané hodnoty nebo rentabilitu investice měřenou cash flow, kdy všechny tři uvedené přístupy zohledňují časovou hodnotu peněz.[46]

V následujících bodech je uveden postup při zpracování cost-benefit analýzy:

---

[44] Grant Advisor, s.r.o. *Cost-benefit analýza* [online]. 2007 [cit. 2009-11-02]. Dostupný z WWW: <http://www.grantadvisor.cz/dotace-online/infocentrum/05_cba.pdf>.

[45] *Cost-benefit analýza (CBA)* [online]. 2005-2009 [cit. 2009-11-20]. Dostupný z WWW: <http://www.finance-management.cz/080vypisPojmu.php?X=Cost-Benefit+Analysis+CBA&IdPojPass=57>.

[46] *Cost-benefit analýza (CBA)* [online]. 2005-2009 [cit. 2009-11-20]. Dostupný z WWW: <http://www.finance-management.cz/080vypisPojmu.php?X=Cost-Benefit+Analysis+CBA&IdPojPass=57>.

1. definice podstaty projektu
2. vymezení struktury beneficientů
3. popis rozdílů mezi investiční a nulovou variantou
4. určení a kvantifikace relevantních nákladů a přínosů pro všechny fáze projektu
5. vyčlenění a slovní popis neocenitelných nákladů a přínosů
6. převod ocenitelných nákladů a přínosů na hotovostní toky
7. stanovení diskontní sazby
8. výpočet kriteriálních ukazatelů
9. citlivostní analýza
10. závěrečné posouzení hodnoceného projektu
11. doporučení financování investice na základě rozhodnutí o její přijatelnosti[47]

2.6 Cost – effectiveness analýza

Analýza efektivnosti nákladů je způsob pro výběr mezi konkurenčními přáními, kde jsou omezené zdroje. Cost-effectiveness je poměrně mladou analýzou. Své počátky datuje od roku 1960, kdy byla aplikována na zdravotní péči v armádě. CEA analýza je alternativní metodou výše uvedené CBA analýzy, a používá se tam, kde cost-benefit analýza již nestačí. Cost – effectiveness analýza je vyjádřená poměrem, kde jmenovatel je zisk dané akce a v čitateli jsou náklady na danou akci, resp. jedná se o poměr nákladů a zisku.[48]

Cost-effectiveness analýza znamená obecný způsob hodnocení projektů ve veřejné sféře (např. ve zdravotnictví, prevence kriminality, životního prostředí), kde není možné jednoduše měřit přínosy. V podstatě se jedná o minimalizaci nákladů z dosažení dílčích cílů, jako čistý vzduch, čistá voda, snižování hluku, ochrana živočišných druhů, apod. Náklady mohou být rozšířeny tak, aby zahrnovaly ušlé přínosy pro životní prostředí.[49]

Cost-effectiveness analýza trpí mnoha nedostatky. Nemůže být použita proto, aby určila, zda dílčí cíle jsou lépe nebo hůře sledovatelné. V případě, že je přijato

---

[47] *Cost-benefit analýza* [online]. 2008 [cit. 2010-01-10]. Dostupný z WWW: <www.kvic.cz/showFile.asp?ID=2203>.

[48] Převzato z: American College of Physicians. *Primer on Cost-Effectiveness analysis* [online]. 2009 [cit. 2009-11-21]. Dostupný z WWW: <http://www.acponline.org/clinical_information/journals_publications/ecp/sepoct00/primer.htm>.

[49] HAAB, T. C., MCCONNEL, K.E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation*. 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 238 s.

rozhodnutí o pokračování v projektu na základě politických podkladů, měla by se agentura snažit dosáhnout změny co nejvíce cost-efektivním způsobem. Zároveň je náročné použít cost-effectiveness analýzu pro rozhodnutí zahrnující marginální změny v cílech. [50]

V případech, kde dosažení cíle nemůže být exaktně měřeno nebo alternativy projektu nedosahují stejných výsledků, se cost-effectiveness analýza stává nejednoznačnou. Pokud má projekt velké množství cílů a velké množství alternativ, je náročné obdržet uspokojivou odpověď použitím cost-effectiveness analýzy. Avšak navzdory všem těmto problémům, je cost-effectiveness analýza široce používána v rozvinutých stejně jako v rozvíjejících se zemích. Například ve Velké Británii v roce 1968 studie Rosskillova výboru pro umístění třetího londýnského letiště byla v podstatě cost-effectiveness studií. Výbor měl pomocí zahrnutých nákladů zjistit, kde by mělo být třetí letiště umístěno. Mnoho příkladů cost-effectiveness analýzy může být nalezeno ve zdravotnických studiích. Je zde také mnoho příkladů případových studií v rozvíjejících se zemích. V Indonésii se cost-effectiveness analýza použila pro hodnocení očkovacího programu. Díky špatné kvalitě životního prostředí a hygienických podmínek, jsou v Indonésii rozšířeny tetanus, cholera, tuberkulóza. Studie cost-effectiveness analýzy měla určit, zda bude levnější léčit určité infekce, anebo zamezit infekci rozšířením stávajícího očkovacího programu.[51]

Existují projekty, kde je nejvhodnější zkombinovat cost-benefit a cost-effectiveness analýzu, protože pouze část přínosů je měřitelná. Dobrým příkladem je Pekingský vodní projekt. Tento projekt porovnával různé způsoby vyrovnání se s vodním znečištěním v okrajové části Pekingu, kde znečištění vlivem obyvatel, průmyslu a zemědělství ničilo vodu v kanálech a v řekách.[52]

Cost-effectiveness analýza je analýzou účinnosti nákladů. Představuje porovnání variant s výstupy stejného druhu, které jsou žádoucí, a neexistuje zde

[50] HAAB, T. C., MCCONNEL, K.E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation.* 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 238 s.

[51] HAAB, T. C., MCCONNEL, K.E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation.* 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 239 s.

[52] HAAB, T. C., MCCONNEL, K.E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation.* 1st edition. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 239 s.

srovnání s variantou, kde se nerealizuje žádný projekt. Výstupy projektu jsou měřeny v naturálních a fyzikálních jednotkách.[53]

2.7 Multi-kriteriální analýza

Multi-kriteriální analýza, MCA, je obvykle popisována jako analýza, která využívá preference rozhodovacích pravomocí k řešení situací, které je třeba zařadit dle různých kritérií považované za relevantní.[54]

MCA se zabývá hodnocením možných alternativ podle různých kritérií, přičemž alternativa hodnocená podle jednoho kritéria zpravidla nebývá nejlépe hodnocená podle kritéria jiného. Metody multi-kriteriálního rozhodování řeší konflikty mezi vzájemně protikladnými kritérii.

Jde o metodu, která má za cíl shrnout a utřídit informace o různorodých projektech. Vícekriteriální rozhodování vzniká všude tam, kde rozhodovatel hodnotí důsledky své volby dle několika kritérií, a to kritérií kvantitativních, která se zpravidla vyjadřují v přirozených stupnicích nebo kritérií kvalitativních, kdy se zavádí vhodná stupnice, například stupnice klasifikační nebo stupnice velmi vysoký-vysoký-průměrný-nízký-velmi nízký a současně definujeme směr lepšího hodnocení, tzn., zda je lepší maximální nebo minimální hodnota.[55]

V následujícím textu je rozebrán postup vícekriteriální analýzy:

- identifikování alternativy
- rozhodnutí se o kritériích, resp. faktorech, které budou určující při rozhodování
- podrobné hodnocení dopadu každé alternativy na každé kritérium (tam, kde je to možné se hodnocení vyjádří čísly, ne nutně penězi)
- každému z kritérií určit relativní váhu, z čehož se získají indikátory významnosti hlavních dopadů

[53] SOBOLOVÁ, L. *Analýza hospodaření FSI VUT v Brně* [s.l.], 2009. 47 s. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Simona Škarabelová, Ph.D., s. 37

[54] MCGILVRAY, J., MA, Y., COMMON, M., PERMAN, R. *Natural resource and environmental economics*. 1st edition. Harlow : Pearson education limited, 2003. 664 s. ISBN 978-0-273-65559-6.382 s.

[55] SKULINOVÁ, D. Vícekriteriální *rozhodování při stanovení využitelnosti budov na územích se zvýšenou průmyslovou činností*[online]. 2005 [cit. 2010-01-11]. Dostupný z WWW: <http://www.cideas.cz/free/okno/technicke_listy/1uvt/1232.pdf>.

- zhodnocení takto zpracované alternativy ve veřejné diskusi[56]

Počátečním krokem každé MCA je sestavení vyhodnocovací matice, jejíž prvky odrážejí pro každou alternativu hodnocení jednotlivých kritérií. Prvky této matice nemusí být čísla. Obecný ekvivalent kriteriální matice by se dal označit termínem matice hodnot atributů variant. Kritéria, podle nichž je vybírána nejvýhodnější varianta se dělí zejména podle toho, zda se jedná o kritérium maximalizační nebo minimalizační. Při rozhodování u maximalizačního kritéria vycházíme z toho, že žádoucí je vyšší hodnota kritéria (např. HDP/obyvatele, průměrná mzda). U minimalizačního kritéria je žádoucí nižší hodnota kritéria. Jedná se například o míru nezaměstnanosti, podíl obyvatelstva bez maturity, atd.

Rozhodnutím v teorii vícekriteriální analýzy variant je třeba vybrat jednu nebo více variant z množiny přípustných variant a doporučit je k realizaci. Rozhodovatel by měl při výběru variant postupovat maximálně objektivně, k čemuž mu slouží aparát různých postupů a metod analýzy variant. Někdy je možno oddělit osobu zadavatele úlohy od osoby jejího řešitele (analytika). Tento postup má svoje výhody i nevýhody.

Výhodou bývá skutečnost, že analytik málokdy bývá zainteresován na výsledku rozhodnutí, a proto postupuje maximálně objektivně. Nevýhodou může být fakt, že analytik nebývá obeznámen se všemi detaily úlohy, které se při zadávání nedaly modelově zachytit. Výsledkem proto může být doporučení sice objektivně "nejlepší" varianty, ale prakticky by byla lepší jiná varianta, která se například umístila na druhém místě, zvláště při malých rozdílech hodnot agregovaného rozhodovacího kritéria.

[56] *Multi-kriteriální analýza* [online]. 2008 [cit. 2010-01-10]. Dostupný z WWW: <www.kvic.cz/showFile.asp?ID=2218>.

3. Investiční prostředí v ČR a ve vybraném regionu

V první polovině 90. let procházela česká ekonomika nejvýznamnější fází restrukturalizace, která byla spojená s rozsáhlou privatizací státního majetku. Ekonomika České republika byla v té době zaměřená především na český kapitál, jehož investiční potenciál nebyl dostatečně velký, aby hrál významnější úlohu v hospodářském růstu České republiky. V průběhu let se Česká republika stala velmi přitažlivou zemí pro přímé zahraniční investice ve střední Evropě. Spolu s ostatními zeměmi Evropské unie se účastní vládních a nadnárodních programů ve formě veřejné podpory nových nebo stávajících výrobních činitelů. To se snaží vyřešit systémem investičních pobídek. Pro získání investičních pobídek musí investoři splňovat určitá kritéria. Jedná se například o dosažení minimální investiční částky nebo splnění podmínek, které se týkají daňového odpočtu. Pokud splní tyto podmínky, mohou investoři získat finanční podporu, která je obvykle určená na vytvoření nových pracovních míst, zaškolení zaměstnanců, apod. Tyto finanční podpory investoři získávají buď z fondů Evropské Unie, nebo ze státních fondů.

3.1 Charakteristika České republiky

Česká republika se nachází uprostřed Evropy. Je to země s bohatou historií a tradicí hospodářsky vyspělého regionu. Dnes je ČR parlamentní demokracií s jednou z nejrozvinutějších tranzitních otevřených ekonomik se stabilním ekonomickým prostředím. V roce 2004 ČR přistoupila do Evropské unie, což je považováno za jeden z nejdůležitějších okamžiků historie této republiky. ČR je také členem několika dalších organizací, zejména pak NATO, OECD[57], WTO nebo MMF. České právo je částečně harmonizováno s legislativou EU. Pokud se týká investic, tak převody výnosů z vložených investic je možno provádět bez omezení.

[57] OECD – organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

Tab. č. 2: Makroekonomické ukazatele v ČR v období 2000 - 2008

Ukazatele reálné ekonomiky	Veličiny	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
HDP	mld. Kč, b.c.	2 189,2	2 352,2	2 464,4	2 577,1	2 814,8	2 983,9	3 222,4	3 535,5	3 689
HDP na 1 obyvatele	Kč/ obyvatele, b.c.	213 110	230 064	241 593	252 617	275 770	291 561	313 868	342 494	353 701
Výdaje na konečnou spotřebu	%, r/r, reálně	1,1	2,6	3,5	6,3	0,9	2,6	3,9	3,7	2,8
výdaje na tvorbu hrubého kapitálu	% r/r, reálně	10,6	6,6	4,6	-1,4	9,1	-0,8	9,6	9,4	-2,7
z toho fixního	% r/r, reálně	5,1	6,6	5,1	0,4	3,9	1,8	6	10,8	-1,5
vývoz zboží a služeb	% r/r, reálně	16,5	11,2	2,1	7,2	20,7	11,6	15,8	15	6
dovoz zboží a služeb	% r/r, reálně	16,3	12,8	5	4,8	1,6	2,4	4,5	5,5	1,7
deflátor HDP	% r/r	1,5	4,9	2,8	0,9	4,5	-0,3	1,1	3,4	1,8
obecná míra nezaměstnanosti	%, průměr	8,8	8,1	7,3	7,8	8,3	7,9	7,1	5,3	4,4
míra inflace	%, r/r, průměr	3,9	4,7	1,8	0,1	2,8	1,9	2,5	2,8	6,3

Zdroj: Český statistický úřad[58]

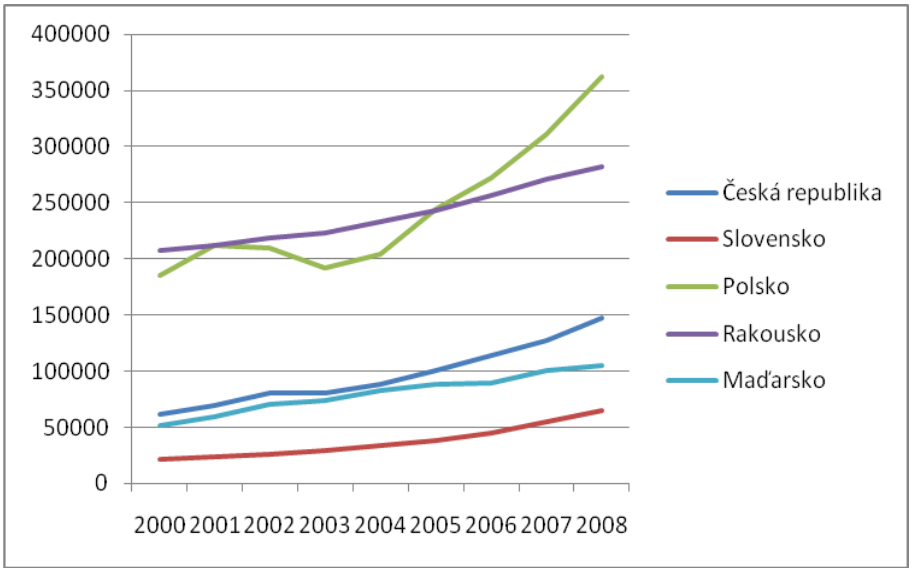
Ve výše uvedené tabulce jsou zaznamenány některé důležité makroekonomické ukazatele a jejich vývoj za posledních osm let podle Českého statistického úřadu. Z těchto údajů lze jednoznačně říci, že Česká republika je rostoucí ekonomikou, a to z pohledu jak HDP, tak z pohledu HDP na obyvatele. Za všechna sledovaná období je možné pozorovat růst těchto veličin, a to poměrně vysoký. Celkové HDP se během devíti let zvýšilo o téměř 70%, což platí i pro HDP na obyvatele (zde je to přesně 65%), což je dáno skutečností, že počet obyvatel se v letech v ČR příliš nemění. Stejně tak pozitivním faktorem je i reálný růst vývozů zboží a služeb, což zapříčiňuje kladnou platební bilanci v posledních letech. V roce 2008 však lze jednoznačně záporně hodnotit záporný růst výdajů na hrubou tvorbu fixního kapitálu. V podstatě to značí situaci, že v ČR bylo méně investováno, což do jisté míry může být dáno jako dopad hospodářské krize, o což by se však měl zvýšit zájem ČR na tom, aby se investice na jejím území zase zvýšily. Na investování se jistě poměrně negativně podepsal i růst úrokových sazeb v posledním sledovaném roce, vlivem rizikových přirážek komerčních bank.

[58] Český statistický úřad. *Makroekonomické údaje* [online]. 2009 [cit. 2009-10-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/>.

3.1.1 Ekonomická situace státu

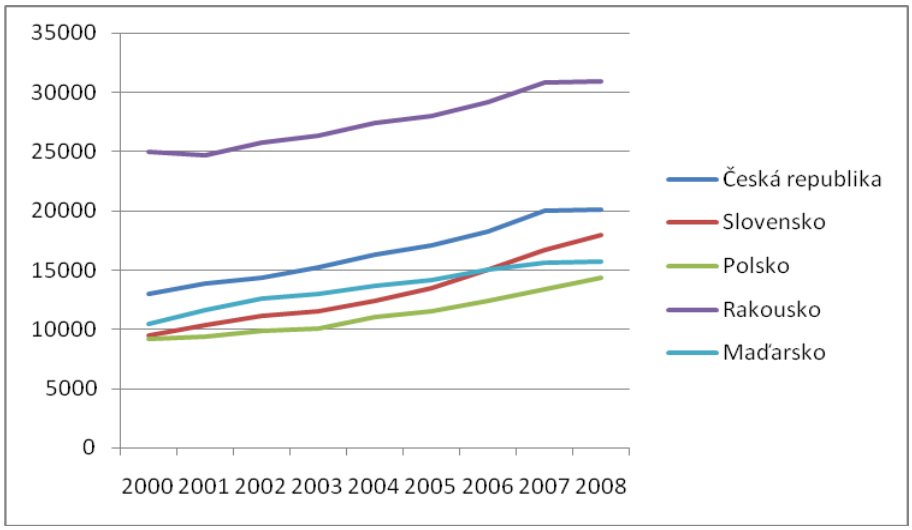
Ekonomická situace státu bude rozebrána na grafech, kde jednotlivé ukazatele budou porovnány se zeměmi Evropské Unie, které jsou České republice velmi blízké, nejen svou geografickou polohou. Za tyto státy byly vybrány Slovensko, Polsko, Maďarsko a Rakousko.

Graf č. 1: Porovnání vývoje HDP v ČR a vybraných zemích v letech 2000-2008 (v mil. eur)



Zdroj: EUROSTAT 2009

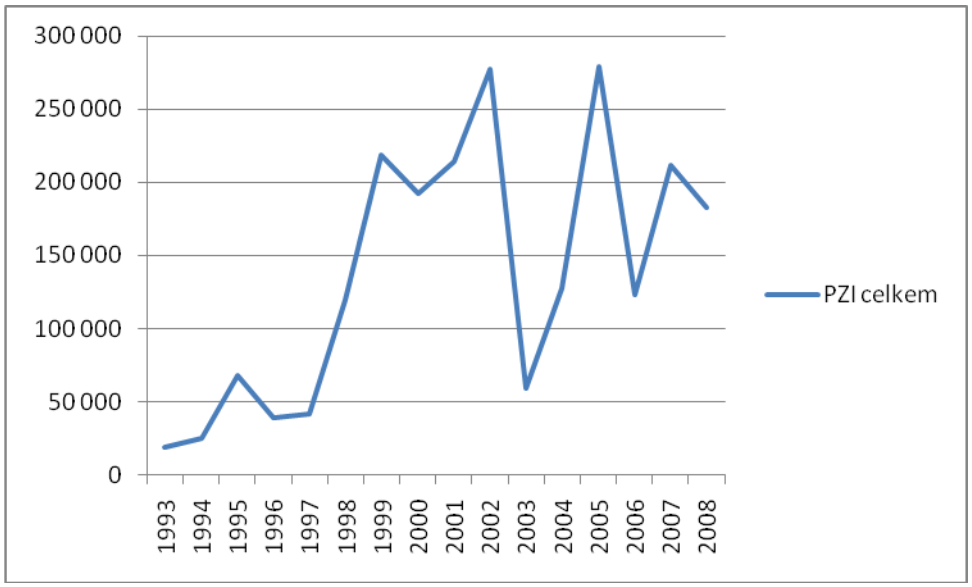
Graf č. 2: Porovnání vývoje HDP na obyvatele v ČR a vybraných zemích (dle parity kupní síly)



Zdroj: EUROSTAT, 2009

Z výše uvedených grafů je patrné, že Česká republika není nejhorší ekonomikou ve středoevropském regionu, ale její postavení je jistě ovlivněno tím, že v české ekonomice není tak strmý ekonomický růst, jako například v Polsku, což ukazuje první graf. Důvodem českého mírného růstu je i to, že přímé zahraniční investice v České republice klesají a investoři nemají o investování v naší zemi zájem, což může být spojeno i s kurzovými rozdíly, které vznikají v důsledku vztahu české koruny X eura. Ekonomický růst sice není strmý, ale HDP země neustále roste, což lze ohodnotit pozitivně, i když v době zpracování ještě nebyly zahrnuty statistiky celého roku 2009, kdy se objevila hospodářská krize. Z grafu vývoje HDP na obyvatele je jasné, že dochází k nepatrné stagnaci růstu HDP již v roce 2008, v roce 2009 bude však následovat propad, který by ovšem neměl být dlouhodobého charakteru, protože v roce 2010 se opět počítá s nárůstem hrubého domácího produktu.

Graf č. 3: Vývoj přímých zahraničních investic do ČR v letech 1993 - 2008



Zdroj: Česká národní banka

Ve výše uvedeném grafu se dá označit vývoj přímých zahraničních investic v České republice jako poměrně rozkolísaný, což může být ovlivněno mnoha faktory. Největší propad PZI zaznamenala ČR v roce 2003, kdy na celém světě se snížili přímé zahraniční investice vlivem toho, že fúze a akvizice se v té době stávali problémovými. V posledních letech dochází v přímých zahraničních investicích k jistému zmírnění, kdy se rozhodně nebude opakovat situace z let 2002 a 2005, kdy PZI dosahovali maximálních hodnot.

3.2 Organizace v investičním prostředí ČR

Každé prostředí potřebuje svoji organizaci, resp. určitý dohled. Nad investičním prostředím v České republice provádí dohled státní organizace CzechInvest. Mezi další Instituce, které vytváří podmínky a dohlížení na investiční prostředí jsou například Ministerstvo průmyslu a obchodu, jednotlivá investiční oddělení krajských úřadů, atd.

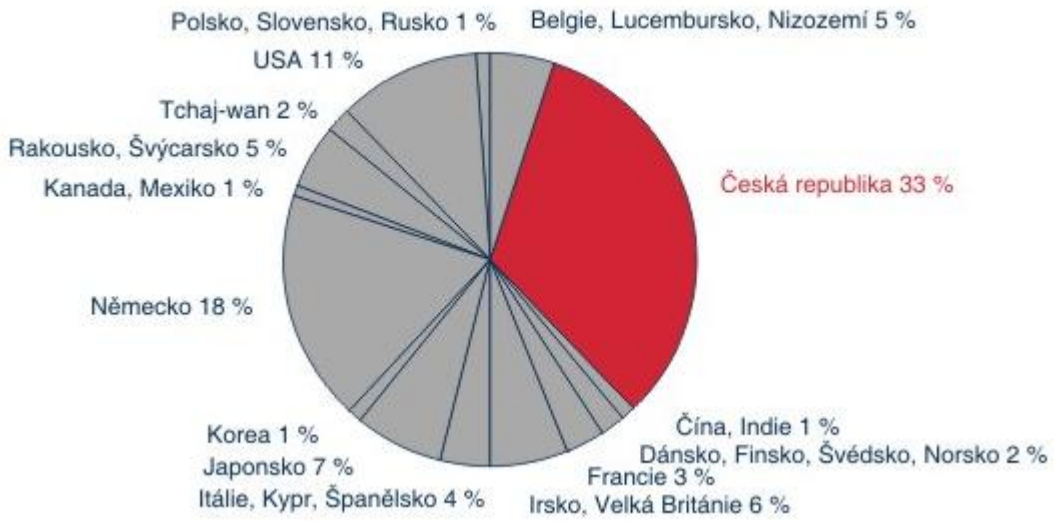
CzechInvest byl založen v listopadu 1992 jako agentura, jejímž hlavním cílem bylo podporovat příliv přímých zahraničních investic do České republiky. Ještě jako agentura podporující zejména příliv zahraničních investic se CzechInvest soustředil na vybrané sektory zpracovatelského průmyslu, např. výrobu automobilů a jejich komponentů, elektroniku a mikroelektroniku, chemický průmysl, farmacii

nebo přesné strojírenství. Později se k těmto oblastem přidal také letecký průmysl, zdravotnická technika nebo biotechnologie. V souladu s trendem v západních zemích narůstá počet projektů v oblasti výzkumu a vývoje (technologická centra) a strategických služeb (centra zákaznické podpory, finanční a účetní služby). Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest je státní příspěvková organizace podřízená Ministerstvu průmyslu a obchodu. Tato agentura vznikla 2. ledna 2004 sloučením dvou agentur – Agentury pro rozvoj podnikání a Agentury pro rozvoj průmyslu ČR.[59]

CzechInvest se během své existence, tedy od roku 1993, podílel na více než 1 300 investičních projektech v celkové hodnotě 542 miliard korun. Díky těmto investicím by mělo postupně vzniknout přes 153 tisíc přímých pracovních míst. V oblasti průmyslu u nás nejčastěji investují firmy z Německa (22%) a z České republiky (17%). Kromě tradičních sektorů, jako jsou automobilový, strojírenský, chemický a elektrotechnický průmysl, se stále častěji objevují investice do inovací moderních odvětví (mikroelektronika, přesné strojírenství).

[59] CzechInvest. *CzechInvest - historie a výsledky* [online]. 2009 [cit. 2009-10-18]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/historie-a-vysledky>.

Obr. č. 1: Počet projektů zprostředkovaných CzechInvestem podle zemí původu od roku 1993 do 1. poloviny roku 2009



Zdroj: CzechInvest[60]

Jak je z grafu zřejmé, nejvíce projektů, které zprostředkoval CzechInvest, pochází z České republiky. Na druhém místě se umístilo sousední Německo, protože výhoda investování a podporování je jednak v geografické poloze a jednak také spočívá v dobrých zahraničních vztazích s touto zemí. Dalšími významnými zeměmi, s kterými CzechInvest spolupracuje, jsou Spojené státy americké, Velká Británie nebo země Beneluxu.

[60] CzechInvest. *Podpora investic* [online]. 2009 [cit. 2009-10-20]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/podpora-investic>.

3.3 Investiční prostředí v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj je poměrně geograficky uzavřená oblast, která má znatelné výhody z hlediska investic v porovnání s ostatními kraji v České republice, i v rámci celé Evropy. Pro investora je snadné zde najít vhodné místo pro investici a zároveň dostatečně odborně vzdělané a vyspělé pracovníky pro dané profese jednak v zemědělství a jednak ve zpracovatelském průmyslu. Pokud investor má speciální požadavky, existují zde instituce jako například příslušné úřady práce nebo Krajský úřad, mohou mu tyto instituce pomoci nalézt či poskytnout kvalifikovanou pomoc a usnadnit situaci v jednání s ostatními úřady nebo s firmami na trhu.

Na území Jihočeského kraje působí řada vzdělávacích a vědecko-výzkumných institucí. Mezi nejvýznamnější instituce patří Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, která sestává ze sedmi fakult, a dvou vysokoškolských ústavů, což je Ústav fyzikální biologie v Nových Hradech a Výzkumný ústav rybářský a hydrobiologický ve Vodňanech.

Investor, který vstoupí do regionu, se může setkat s plnou podporou jednak od místních úřadů, jednak i ze strany obcí a měst, která jsou ochotná jednat s investorem o jeho požadavcích.

Jihočeský kraj má stejně jako celá Česká republika jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě. V současné době se pro zlepšení dopravní infrastruktury pokračuje ve stavbě dálnice D3, pokračují i přípravy pro zahájení provozu mezinárodního letiště v Plané u Českých Budějovic. Pro zlepšení a zrychlení železniční sítě Jihočeského kraje se také začal budovat železniční koridor z Českých Budějovic do Prahy.

Kraj v současnosti zásobuje energií jednak svůj region, jednak i ostatní regiony, což je dáno existencí vodního díla Lipno a samozřejmě Jaderné elektrárny Temelín. Celý region je pokryt sítí veřejných vodovodů s pitnou vodou dobré kvality. Vzhledem k dostatku pitné vody je používána i k průmyslovým účelům. Všechna města a větší obce disponují vlastní čistírnou odpadních vod.

Všechny obce v regionu jsou propojeny sítí pevných telefonních linek a celý region kromě části Národního parku Šumava je pokryt signálem mobilních sítí, které působí na území České republiky.[61]

[61] Převzato z: Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic KÚ Jihočeského kraje. *Proč investovat v JK* [online]. 2008 [cit. 2009-10-25]. Dostupný z WWW: <http://invest.kraj-jihocesky.cz/?p=p_134>.

Metodika

Za hlavní cíl práce bylo stanoveno analyzovat dopad vybrané investice na region z mikroekonomického a z makroekonomického pohledu. Investice, která byla zvolena, je splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou.

Mezi dílčí cíle, které směřují k hlavnímu, patří:

- seznámení se s odbornou literaturou
- metody hodnocení dopadu investic
- analýza investičního prostředí v České republice a v Jihočeském kraji
- vývoj investiční aktivity ve zvolené oblasti
- posouzení dopady investice na region

Diplomová práce je zaměřena na investici dotovanou ze státního rozpočtu a z fondů Evropské unie. Práce je rozdělena na dvě části, na teoretickou a praktickou. V teoretické části byly informace získávány z odborné literatury, z médií a tisku a ze zdrojů na internetu. Ekonomické a technické podklady pro praktickou část byly získány od pracovníků Magistrátu města České Budějovice a z institutu Ředitelství vodních cest ČR, informace o životním prostředí byli konzultovány s pracovníky Inspekce životního prostředí v Českých Budějovicích.

Při propracování praktické části bylo postupováno podle jednotlivých bodů v osnově. V případě nedostatku či nepřesnosti informací byli kontaktovány osoby ve výše uvedených úřadech a zkonzultována s nimi případné nedostatky. Práce je pojata alternativním způsobem k již existujícímu projektu zpracovaným Ing. Petrem Formanem.

Pro zpracování praktické části byl zhotoviteli diplomové práci poskytnut projekt s přiloženou Cost-benefit analýzou. Vzhledem k nedostatku dat bylo třeba provést další výpočty, které výsledky upřesnili a umožnili tak stanovit přehlednější analýzu investice z mikroekonomického a makroekonomického hlediska.

V praktické části je nejdříve uveden popis investice, v první polovině aplikační části jsou uvedeny náklady na projekt. Náklady byly upraveny o inflaci, aby věrně zobrazovali obraz ekonomiky. V druhé části jsem se zabývala především stanovením příjmů. Největší část příjmů tvoří dotace z Evropské unie a ze Státního

fondu dopravní infrastruktury. Další příjmy jsou stanoveny jako příjmy z provozu. Jelikož Vltava spadá pod stát a státní organizaci Ředitelství vodních cest, není možné vyžadovat od soukromých osob jakékoli poplatky za splavnění řeky. Proto jsou stanoveny příjmy soukromého sektoru z hlediska mikroekonomického. Tyto příjmy byly zjištěny na základě předběžného odhadu poptávky po celý rok provozu investice, přičemž příjmy byly určeny na základě rozdělení do jednotlivých etap. Z příjmů, které poplynou soukromému sektoru, byla určena zisková marže a z té spočítána daňová kvóta. Toto spojení naznačuje vztah mezi mikroekonomií a makroekonomií. Daňová kvóta byla tedy vypočítána na základě mikroekonomických dat. Do příjmů z makroekonomického hlediska dále patří také přijaté dotace ze státního rozpočtu a z fondů Evropské unie.

V závěru práce bude uvedeno shrnutí pozitiv a negativ, které s sebou investice přinese a celkové zhodnocení práce.

4. Popis vybrané investice

Česká republika má poměrně malou síť splavných vodních cest. Splavné vodní cesty dosahují délky 303 km, z čehož 38,6 km tvoří kanály. Splavný úsek Vltavy začíná ve Štěchovicích a vede až po ústí Vltavy do Labe u Mělníka, a v případě řeky Labe je splavný úsek od Chvaletic po Hřensko. Zde potom pokračuje dále, ovšem již na území Německa, resp. Saska. Umožňuje spojení s evropskou vodní sítí, zejména přístavy v ústí Labe a prostřednictvím kanálů se všemi splavnými toky připojujícím velké evropské přístavy.

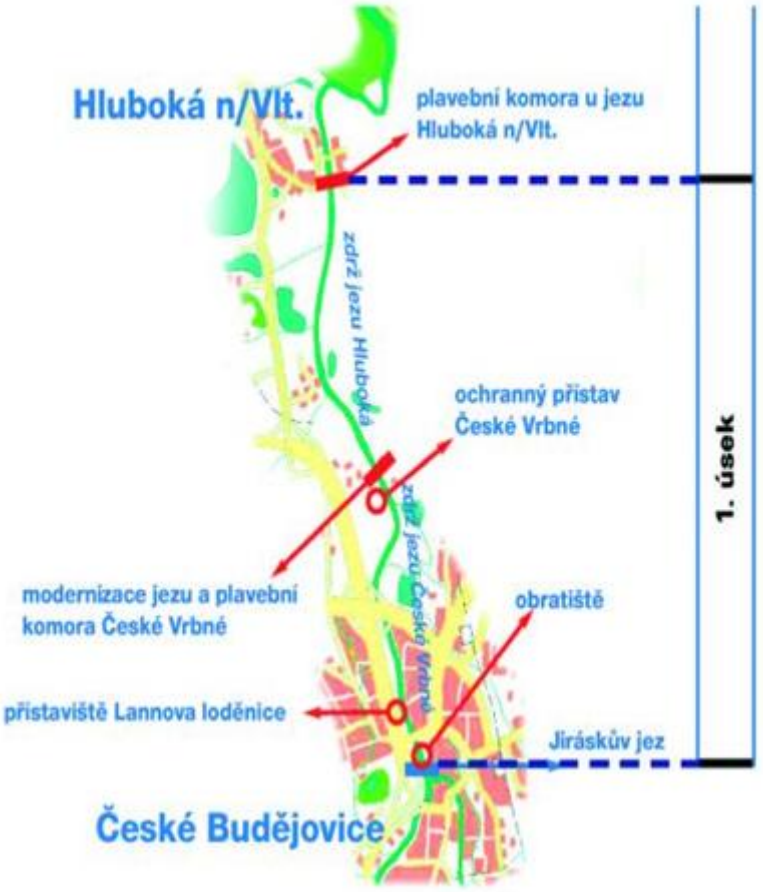
Celkový investiční záměr je částí komplexního projektu nadregionálního významu s pracovním názvem „splavnění Vltavy“, jehož cílem je dosažení plné splavnosti řeky Vltavy od Prahy až po České Budějovice. Tento projekt má bezesporu zásadní význam pro rozvoj udržitelného cestovního ruchu krajů Jihočeského a Středočeského. Jádrem investiční části celého projektu je dokončení vltavské vodní cesty v úsecích:

a) České Budějovice – Hluboká nad Vltavou
b) Hluboká nad Vltavou – vodní nádrž Hněvkovice
c) vodní nádrž Hněvkovice – Týn nad Vltavou
d) dostavba a vybavení lodního zdvihadla na vodním díle Orlík
e) výstavba a vybavení zdvihadla na vodním díle Slapy
f) prohloubení plavební komory Kamýk

Diplomová práce bude zaměřena na splavnění Vltavské vodní cesty, konkrétně pak na úsek České Budějovice – Týn nad Vltavou, přičemž určení je především pro rekreační plavbu, i když vyloučit nelze ani občasnou nákladní plavbu lokálního významu. Jádrem investiční části velkého projektu je dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, dále dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká nad Vltavou – VD Hněvkovice a v konečné fázi dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou. Dokončením vodní cesty se rozumí nejen výstavba plavebních zařízení při existujících jezech, dílčí úpravy trasy a úprava mostu pro pěší v Týně nad Vltavou, ale také některá přístaviště, zejména ochranný přístav v Českém Vrbném. Úzce

navazujícím, avšak samostatným záměrem je projekt „Město a voda“ města České Budějovice.

Obr. č. 2: Dokončení prvního úseku vltavské vodní cesty



Zdroj: interní materiály Ředitelství vodních cest

V současné době je Vltavská vodní cesta bez problémů splavná do říčního km 91,6, tedy k hrázi vodního díla Slapy. Zde plavba naráží na první překážku, a to nedokončené plavební zařízení.

Pokud se podíváme do historie, zjistíme, že Vltava je a byla významnou řekou, která se stala spojnicí mnoha významných historických měst a oblastí. Zejména jde o Český Krumlov, České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Týn nad Vltavou, Zvíkov, Orlík, Prahu a další významná města.

Plavba na Vltavě je provozována již několik desítek let, resp. století a vltavská vodní cesta má a měla pro celou zemi velký význam. Přirozený říční tok byl postupně upravován a využíván a již dávno docházelo k prvním střetům zájmů mezi

uživateli. Zejména mlynáři stavěli jezy, které bránily vorařské plavbě a již Karel IV. musel zjednat pořádek pro volný průchod vorů a lodí vydáním nařízení.

Vodohospodářský zákon z roku 1901 nařizoval splavnění Vltavy z Mělníka do Budějovic a Otavy do Písku. Na základě tohoto zákona bylo v letech 1910 – 1914 realizováno splavnění Vltavy z Mělníka do Prahy vybudováním pěti nových jezů a sedmi plavebních komor. Slibný vývoj ale přerušila světová válka.

Dalším důležitým opatřením byl zákon o státním fondu pro splavnění řek z roku 1931, který znamenal další splavnění Vltavy v novém, víceúčelovém pojetí s vyššími stupni, které kromě plavby sledovaly i využití stupňů k výrobě elektrické energie. Podle tohoto zákona byla prováděna výstavba Vltavské kaskády nad Prahou. Rozhodnutím o výstavbě vltavské kaskády se otevřely nové možnosti k návrhům plavebního zařízení na Slapech i vodní cesty na horní Vltavě.

Vltavská vodní cesta sloužila také pro nákladní plavbu, kdy přepravovala sůl, dřevo a další materiály. Pouze v oblasti, kterou se diplomová práce zaobírá, tedy konkrétně úsek České Budějovice – Týn nad Vltavou, se nachází dvě vodní díla, a to Kořensko a Hněvkovice. Právě výstavbou těchto vodních děl zanikla nízko objemová doprava na Vltavě. Proto je třeba dobudovat technologické části plavební komory. Potřeby splavnění vltavské vodní cesty byly silně ovlivněny dobou svého vzniku a společensko-politickými a hospodářskými poměry. Zatímco dříve byly preferovány požadavky na nákladní plavbu nebo výrobu elektrické energie, dnes vltavská vodní cesta nabývá na významu z hlediska plavby rekreační, jež se stává vysoce atraktivní a ekonomicky výnosnou formou udržitelného cestovního ruchu v Jihočeském kraji.[62]

4.1 Analýza současného stavu

Současný stav a koncepci rozvoje vodních cest v současné době legislativně upravují:

- zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě,
- Vyhláška č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech společné havárii a dopravě nebezpečných věcí,
- sdělení 163/1999 Sb. ministra zahraničních věcí o sjednání Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu.

[62] Z interních materiálů Ředitelství vodních cest České republiky

Vltava je podle zákona o vnitrozemské plavbě definována jako užívaná vodní cesta. Projekt dokončení Vltavské vodní cesty patří k projektům, kterým Jihočeský kraj přikládá velkou důležitost. Z hlediska pořadí priorit dopravních staveb je na prvním místě dálnice D3 a na druhém místě je právě dokončení vltavské vodní cesty.

Odhadované náklady na splavnost Vltavy jsou i s zahrnutou inflací přibližně ve výši dvou miliard korun. Proto se splavňování rozděluje do několika etap. V současné době, kdy je v platnosti programovací období Evropské Unie 2007 – 2013, může projekt splavnění Vltavy čerpat finanční prostředky i z příslušných fondů EU.

V současné době je třeba vyřešit otázku dopravy a jejích nákladů. V porovnání s přetíženou silniční dopravou, neefektivní, ale často využívanou přepravou po železnici, se v určitém ohledu dostává do popředí doprava lodní, kde je výhodná i nejenom její cena, ale i dopad na životní prostředí.

4.2 Zdůvodnění záměru

Smyslem projektu je dokončení vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou tak, aby mohla sloužit průběžné rekreační plavbě. Rekreační plavbou se rozumí zejména provoz rekreačních lodí, a to lodí obytných s kapacitou v jednotkách osob k tomuto účelu speciálně postavených, dále lodí osobních s kapacitou v desítkách osob, které umožňují kromě přepravy pasažérů také přepravu jízdních kol a navazují na systémy postupně budovaných cyklistických stezek, případně provoz motorových prámů. Na určitých úsecích sem lze zařadit také rekreační či sportovní vodácké aktivity a okrajově také provoz motorových člunů a skútrů.

Rekreační plavba se v poslední době stále více stává významným impulsem pro rozvoj udržitelného a životní prostředí nedevastujícího cestovního ruchu, který si může vzít kvalitní příklad ze zahraničí, kde se rekreační plavba stala významným fenoménem, jenž svým multiplikačním efektem ovlivňuje množství dalších ekonomických aktivit zejména v oblasti služeb cestovního ruchu, dále přispívá k prevenci depopulace venkova, mění portfolio pracovních míst z výrobní sféry do sféry služeb, což má významný dopad na udržení, potažmo zvýšení zaměstnanosti.

Rekreační plavba je významným odvětvím udržitelného cestovního ruchu zejména ve Velké Británii, zemích Beneluxu, Francii a Německu.

Rekreační plavba se tedy stává v Evropě postupně důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem. V České republice jsou tyto aktivity rozvinuty pouze na Baťově kanále na řece Moravě a na přehradních nádržích. Na Vltavě je rekreační plavba omezena zejména nesplavnými úseky. Ideálním prostorem pro rozvoj cestovního ruchu ve vztahu k rekreační plavbě je právě horní Vltava v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Splavněním tohoto úseku se dokončí vývoj plavby na Vltavě, která je zde provozována již několik desítek let. Splavná Vltava v tuto chvíli končí v Týně nad Vltavou a je přerušena Slapskou a Orlickou přehradou. Na zbývající trase do Českých Budějovic jsou vybudovány jezy. Pro potřeby splavnění státní vodní cesty Vltava je třeba dobudovat plavební zařízení.

4.3 Základní údaje o projektu

Projekt „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“ investuje především Ředitelství vodních cest České republiky, tzn., že hlavním investorem je stát. Projekt zahrnuje soustavu staveb na Vltavě mezi Českými Budějicemi a Týnem nad Vltavou, přičemž celá investice je rozdělena do 3 uzavřených úseků. Jedná se o úsek České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, druhý úsek je od Hluboké n. Vlt. až po vodní dílo Hněvkovice a poslední úsek končí právě v Týně nad Vltavou, resp. na vodním díle Kořensko.

Investice plánuje zejména vystavět plavební komory u hotových jezů, zajištění plavebních hloubek, například rekonstrukce jezu v Českém Vrbném, vybudování ochranného přístavu v Českém Vrbném a koncového přístavu v Českých Budějovicích.

Investice se začíná hodnotit v roce 2008, a plán hodnocení je 36 let, naproti tomu životnost projektu je 50 let.

4.4 Splavnění České Budějovice – Týn nad Vltavou

Prvním upravovaným úsekem je trasa z krajského města do Týna nad Vltavou. Tento úsek začíná pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích. Úsek

z Českých Budějovic do Českého Vrbného souhlasí s projektem krajského města s názvem „Město a voda“ připravovaného městem České Budějovice. Úsek je ukončen nad jezem v Hluboké nad Vltavou. Úpravou tohoto úseku vznikne turistická trasa v délce 8,9 km spojující jihočeskou metropoli s dalším významným turistickým místem, s Hlubokou nad Vltavou.[63]

Do tohoto záměru patří zejména:

1) zajištění plavební hloubky 1,6 m na Vltavě v úseku ČB – Hluboká nad Vltavou
2) vybudováním koncového přístaviště Lannova loděnice
3) modernizace jezu České Vrbné a vybudování plavební komory
4) vybudování ochranného přístavu České Vrbné
5) zajištění plavební hloubky 1,6 m prohrábkou dna v délce čtyř km[64]

4.4.1 Projekt Město a voda

Projekt Město a voda je rozvojovým projektem statutárního města České Budějovice a zároveň stěžejním projektem v projektu Splavnění Vltavy. Jeho cílem je využít potenciál z umístění města na soutoku dvou řek – Malše a Vltavy. Záměrem projektu vrátit „život“ řekám, jaký jim náležel v historii a zvýšit jejich potenciál. Uskutečnění tohoto projektu souvisí a doplňuje již zahájený projekt Dokončení vltavské vodní cesty, které projektuje právě Ředitelství vodních cest ČR a dokončená protipovodňová opatření, které mělo v režii Povodí Vltavy, s.p..

Hlavním účelem je prostřednictvím realizace projektu vytvořit základní podmínky pro vznik nové volnočasové nabídky na území města, která by se mohla stát v budoucnosti jednou z největších atrakcí města i turistickým symbolem města samotného. Tato zajímavá a ojedinělá nabídka se pak stane dostatečným důvodem pro návštěvu města a okolí.

V rámci projektu se od počátku roku 2009 rodilo nové přístaviště. Z vody v současné době tyčí 6 vysokých dalb z ocelových trub o průměru 72 cm. Železné konstrukce jsou ukotveny 9 m hluboko pode dnem řeky tak, aby zajistily bezpečné

[63] *Splavnění Vltavy* [online]. 2008 [cit. 2010-01-24]. Dostupný z WWW: <http://rvccr.cz/etc/horni_vltava_A3.pdf>.
[64] Interní materiály poskytnuté Ředitelstvím vodních cest a projektu Město a voda

ukotvení plovoucího mola i za takových povodní, jaké zažilo město v roce 2002. Celková výška každé dalby je 17 m. Nad vodní hladinou ční v desetimetrových rozestupech podle aktuální výšky hladiny vody, až 6,4 m vysoké konstrukce, po kterých bude plovoucí molo stoupat či klesat tak, aby bylo vždy připraveno pro zakotvení lodí.[65]

Dalším zlepšením má být propojení Slepého ramene Malše s Lannovou loděnicí, kde má být jedno z přístavišť. Pro větší lodě bude zbudován tzv. ochranný přístav České Vrbné, což je nutné vybavení vodní cesty. Pro tento účel je s ohledem na umístění vhodnou lokalitou území v sousedství umělé slalomové dráhy na levém břehu v Českém Vrbném, vytypované pro zřízení mariny. Pro nákladní přístav je uvažována lokalita bývalé pískovny v Hrdějovicích.

Součástí projektu není provozování vodní plavby, nýbrž jde výhradně o výstavbu infrastruktury na vodních cestách, řekách Vltavě a Malši v katastrálním území města České Budějovice. Realizací projektu budou vytvořeny podmínky pro provozování rekreační a sportovní vodní plavby, které jsou důležitým socioekonomickým přínosem pro jeho efektivitu a udržitelnost. V této souvislosti je nutno uvést, že plavba na vodních tocích není ze zákona zpoplatněna a je při dodržení stanovených podmínek veřejně přístupná. Rovněž kotvení plavidel ve veřejných přístavištích a kotvištích bez poskytování dalších služeb není zpoplatněno.

Díky stavbám, jejichž investorem je ŘVCČR se opět obnoví průběžná plavba po řece Vltavě od Českých Budějovic, nejdříve do Hluboké nad Vltavou, později do Týna nad Vltavou a výhledově až do Prahy. Projekt Město a voda počítá i s posunutím splavnosti toku od Jiráskova jezu přes část Mlýnské stoky a Slepého ramene Malše. [66]

[65] *Splavnění Vltavy* [online]. 2008 [cit. 2010-01-24]. Dostupný z WWW: <http://rvccr.cz/etc/horni_vltava_A3.pdf>.
[66] Zpracováno na základě projektu Město a Voda

Obr. č. 3: Jiráskův jez, koncové přístaviště a Lannova loděnice

Zdroj: Ředitelství vodních cest

4.4.2 Dokončení úseku Jiráskův jez v Českých Budějovicích – Hluboká nad Vltavou

Realizace I. úseku projektu, tedy úseku z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou byla zahájena již v září 2008 a její dokončení, včetně splavnění jezu v Českém Vrbném se plánuje v prosinci 2010. Investorem této stavby je Ředitelství vodních cest a investice je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a prostřednictvím operačního programu Doprava z fondů Evropské Unie. Předpoklad uvedení investice do provozu se plánuje na duben 2011.

Úprava úseku začíná pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích a končí nad jezem Hluboké nad Vltavou a zároveň přímo navazuje na prohlubování koryta řeky, které v rámci protipovodňové ochrany města provádí v úseku od Dlouhého mostu po jez v Českém Vrbném.

Nezbytnost zvýšené ochrany města České Budějovice před povodněmi prokázaly události roku 2002. Po posouzení projektu a udělení stavebního povolení bylo rozhodnuto o jeho realizaci se zahájením v srpnu 2008, kde celkové finanční náklady byly stanoveny na 170 milionů Kč. Realizovaná protipovodňová opatření

spočívali v rozšíření a prohloubení vltavského koryta. Jejich ukončení v úseku od Dlouhého mostu po jez v Českém Vrbném bylo stanoveno na 30.10.2009. Na protipovodňovou prohrábku dna navazuje stavba obratiště lodí pod Jiráskovým jezem. Sjednocením těchto investičních akcí se podařilo investorům minimalizovat čas, který omezují běžný provoz v okolí řeky.[67]

Obr. č. 4: Vizualizace jezu v Českém Vrbném

Zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

Na níže uvedených fotografiích je vyobrazena současná situace v Českém Vrbném (duben 2010). Na obrázku č. 5 je zachycena první část plavební komory na levé straně řeky Vltavy. **Plavební komora je hluboká 15 m a začíná 50 m od Jezu** v Českém Vrbném. Na dalším obrázku je ukázána druhá část plavební komory. V pozadí fotografie je v současné době vidět provizorní most, který má ale nízkou nadjezdovou výšku, takže při zprovoznění vodní cesty bude most odstraněn. Na obrázku č. 7 je přístaviště v Českém Vrbném, kde budou moci lodě kotvit.

[67] Převzato z projektu Město a voda

Obr. č. 5: První část plavební komory – současný stav

Zdroj: vlastní

Obr. č. 6: Druhá část plavební komory – současný stav

Zdroj: vlastní

Obr. č. 7: Příprava přístaviště v Českém Vrbném – současný stav

Zdroj: vlastní

4.4.3 Dokončení vltavské vodní cesty úsek Hluboká nad Vltavou – VD Hněvkovice

Dokončení vltavské vodní cesty ve II. úseku v délce 18,2 km z Hluboké na Vodní dílo Hněvkovice je největší překážkou splavnění jezu v Hluboké nad Vltavou, protože upravovaný úsek je ukončen nad přehradní hrází Vodního díla Hněvkovice. S prvním úsekem bude dohromady k dispozici již přes 27 km rekreační vodní cesty a návštěvníkům se může tedy zpřístupnit vodní nádrž Hněvkovice, kde v současné době probíhá pouze izolovaná plavba.

Obr. č. 8: Vizualizace jezu v Hluboké nad Vltavou

Zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

4.4.4 Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou

Poslední úsek projektu bude v délce 5,6 km a je třeba překonat hned tři největší překážky, a těmi jsou Vodní dílo Hněvkovice, Hněvkovický jez a most pro pěší v Týně nad Vltavou, který má nízkou podjezdnou výšku.

Cílem stavby na III. úseku je obnovit splavnost Vltavy mezi VD Hněvkovice a Týnem nad Vltavou pro rekreační plavbu. Po dokončení, které se předpokládá v roce 2013, bude mít investice délku necelých 33 km. Po dokončení investice je eventuelní možností pokračovat až k přehradní hrázi Orlík. Obnovením splavnosti v rámci celého projektu až po Týn nad Vltavou se jihočeská Vltava napojí na nádrž VD Orlík a tím může rozšířit turistický potenciál plavby o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě.

Obr. č. 9: Most pro pěší v Týně nad Vltavou

Zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

4.4.5 Harmonogram projektu

Tab. č. 3: Harmonogram stavby

Harmonogram výstavby	
Hloubky České Vrbné, hloubky Hluboká, přístav České Vrbné, přístav Lannova loděnice, zprovoznění úseku	2008
	2009
	2010
Plavební komora Hluboká, hloubky VD Hněvkovice	2010
	2011
	2012
Hloubky Hněvkovice, hloubky Kořensko, most Týn n/Vlt.,přístav Hněvkovice	2011
	2012
	2013

Zdroj: Ředitelství vodních cest

V předchozí tabulce je uveden harmonogram, podle kterého se budou jednotlivé práce na Vltavě vykonávat. Harmonogram začíná v roce 2008, kdy se začínají připravovat práce pod Jiráskovým jezem, resp. na obratišti u Lannovy loděnice, dále se připravují protipovodňová opatření pod vedením Povodí Vltavy, spolu s upravením dna na odpovídající hloubku 1,6 m.

Obr. č. 10: Obratiště pod Jiráskovým jezem

Zdroj: vlastní

Obr. č. 11: Protipovodňová opatření

Zdroj: vlastní

Problém nastal v červnu 2009, kdy vlivem špatného počasí vznikla menší povodeň, tudíž celé obratiště bylo zničeno velkou vodou.

Obr. č. 12: Obratiště pod Jiráskovým jezem - povodeň

Zdroj: vlastní

Obr. č. 13: Obratiště pod Jiráskovým jezem – říjen 2009

Zdroj: vlastní

Po dokončení obratiště pod Jiráskovým jezem se začalo budovat i přístaviště Lannovy loděnice s 6 charakteristickými sloupy.

Obr. č. 14: Příprava Lannovy loděnice

Zdroj: vlastní

Obr. č. 15: Současná podoba Lannovy loděnice

Zdroj: vlastní

5. Analýza nákladů a přínosů

5.1 Analýza nákladů

Tab. č. 4: Pořizovací náklady investičních aktiv

roky	náklady	náklady navýšené o inflaci
2008	70 000 000	70 000 000
2009	500 000 000	510 000 000
2010	248 000 000	258 019 200
2011	350 000 000	371 422 800
2012	472 000 000	510 907 980
2013	94 000 000	103 783 596
2033	260 100 000	426 721 619
náklady celkem	1 994 100 000	2 250 855 194

Zdroj: Ředitelství vodních cest a vlastní přínos

Podle výše uvedené tabulky můžeme zjistit, že investice se začala provádět v roce 2008, konkrétně v září 2008. Investice bude uvedena do provozu v roce 2011 v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou, resp. v roce 2010 je možné využívat plavební cestu do Českého Vrbného. Celá investice bude uvedena do provozu v roce 2014, tzn., že zde nebudou již žádné pořizovací náklady. V roce 2033 dostane projekt „Dokončení vltavské vodní cesty“ další investiční injekci ve výši 260 100 000 Kč. Celkové náklady na pořízení investice budou 1 994 100 000 Kč. Tyto náklady jsou uvažovány bez inflace. V druhém sloupci tabulky č. 3 jsou představeny náklady na investici při uvažování 2% inflace, která je konstantní po celou dobu existence investice.

Další tabulka pojednává o ostatních provozních nákladech. V prvních letech, tzn. v roce 2010 a v roce 2011 budou provozní náklady ve výši 1 335 910 Kč, na zajištění potřebností, stejně tak v roce 2012, kdy se náklady zvýší přiblížením investiční akce, a budou 2 116 490 Kč. V průběhu dalších 31 let budou náklady stále ve stejné výši, a to 3 366 960 Kč **bez uvažování inflace.**

Tab. č. 5: Ostatní provozní náklady

roky	ostatní provozní náklady	ostatní provozní náklady zvýšené o inflaci
2010	1 335 910	1 389 881
2011	1 335 910	1 417 678
2012	2 116 490	2 290 957
2013	3 366 960	3 717 396
2014	3 366 960	3 791 744
2015	3 366 960	3 867 579
2016	3 366 960	3 944 930
2017	3 366 960	4 023 829
2018	3 366 960	4 104 305
2019	3 366 960	4 186 392
2020	3 366 960	4 270 119
2021	3 366 960	4 355 522
2022	3 366 960	4 442 632
2023	3 366 960	4 531 485
2024	3 366 960	4 622 115
2025	3 366 960	4 714 557
2026	3 366 960	4 808 848
2027	3 366 960	4 905 025
2028	3 366 960	5 003 125
2029	3 366 960	5 103 188
2030	3 366 960	5 205 252
2031	3 366 960	5 309 357
2032	3 366 960	5 415 544
2033	3 366 960	5 523 855
2034	3 366 960	5 634 332
2035	3 366 960	5 747 018
2036	3 366 960	5 861 959
2037	3 366 960	5 979 198
2038	3 366 960	6 098 782
2039	3 366 960	6 220 758
2040	3 366 960	6 345 173
2041	3 366 960	6 472 076
2042	3 366 960	6 601 518
2043	3 366 960	6 733 548
náklady celkem	109 164 070	162 639 675

Zdroj: Ředitelství vodních cest a vlastní přínos

Tab. č. 6: Přehled celkových nákladů

rok	investiční výdaje	zůstatková hodnota investice	provozní náklady	celkové náklady	diskontované celkové náklady
2008	70 000 000	0	0	-70 000 000	-70 000 000
2009	510 000 000	0	0	-510 000 000	-485 714 286
2010	258 019 200	0	1 389 881	-259 409 081	-235 291 683
2011	371 422 800	0	1 417 678	-372 840 478	-322 073 623
2012	510 907 980	0	2 290 957	-513 198 936	-422 210 035
2013	103 783 596	0	3 717 396	-107 500 991	-84 229 840
2014	0	0	3 791 744	-3 791 744	-321 255 700
2015	0	0	3 867 579	-3 867 579	-2 748 616
2016	0	0	3 944 930	-3 944 930	-2 670 084
2017	0	0	4 023 829	-4 023 829	-2 593 796
2018	0	0	4 104 305	-4 104 305	-2 519 688
2019	0	0	4 186 392	-4 186 392	-2 447 696
2020	0	0	4 270 119	-4 270 119	-2 377 762
2021	0	0	4 355 522	-4 355 522	-2 309 826
2022	0	0	4 442 632	-4 442 632	-2 243 831
2023	0	0	4 531 485	-4 531 485	-2 179 722
2024	0	0	4 622 115	-4 622 115	-2 117 444
2025	0	0	4 714 557	-4 714 557	-2 056 946
2026	0	0	4 808 848	-4 808 848	-1 998 176
2027	0	0	4 905 025	-4 905 025	-1 941 085
2028	0	0	5 003 125	-5 003 125	-1 885 625
2029	0	0	5 103 188	-5 103 188	-1 831 750
2030	0	0	5 205 252	-5 205 252	-1 779 415
2031	0	0	5 309 357	-5 309 357	-1 728 574
2032	0	0	5 415 544	-5 415 544	-1 679 186
2033	426 721 619	0	5 523 855	-432 245 474	-127 643 287
2034	0	0	5 634 332	-5 634 332	-1 584 604
2035	0	0	5 747 018	-5 747 018	-1 539 329
2036	0	0	5 861 959	-5 861 959	-1 495 348
2037	0	0	5 979 198	-5 979 198	-1 452 624
2038	0	0	6 098 782	-6 098 782	-1 411 121
2039	0	0	6 220 758	-6 220 758	-1 370 803
2040	0	0	6 345 173	-6 345 173	-1 331 637
2041	0	0	6 472 076	-6 472 076	-1 293 590
2042	0	0	6 601 518	-6 601 518	-1 256 631
2043	0	558 348 000	6 733 548	-6 733 548	100 002 341

Zdroj: Ředitelství vodních cest a vlastní přínos

V tabulce č. 6 jsou uvedeny celkové náklady, které investice přinese, které jsou také diskontovány. Investiční náklady jsou v období 2008 – 2013 financovány, resp. dotovány z operačního programu Doprava z fondů Evropské unie. Dotace na investiční náklady v roce 2033 bude financována od státu, resp. ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z fondů Ředitelství vodních cest.

Investiční výdaje jsou totožné s přijatými dotacemi zvýšené o inflaci. Zůstatková hodnota investice je po 36 letech 558 348 000 Kč.[68] Čisté projektové CF bylo zjištěno jako součet investičních výdajů a provozních nákladů, a jelikož se jedná o náklady, je cash flow záporné. Cash flow bylo diskontováno pěti procenty a vztaženo k současnému období.

Pokud se týká dopadů na danou oblast, je třeba si prvně vymezit zájmové území a dotčené skupiny, kterých se projekt bude týkat. Oblasti, kde se projevují dopady projektu, a které budou zahrnuty do hodnocení, jsou obec, kraj, stát a nadnárodní dopady. Z těchto oblastí bude těžit především stát a kraj. Skupiny, které budou ovlivněné realizací projektu, jsou stejně jako předchozí obec, kraj a stát, dále ještě obyvatelé, podnikatelé a návštěvníci v zájmovém území, tedy v oblasti od Českých Budějovic po Týn nad Vltavou a jejich okolí. Projekt bude mít nadále dopad na životní prostředí. Hlavní dopad bude mít realizace projektu na kraj a stát, dále na podnikatele a návštěvníky této oblasti.

Pokud se týká dopadů projektu na kraj, tak je třeba provést výstavbu nového mostu v Týně nad Vltavou, jehož stavba se plánuje v roce 2011 – 2012, a pořizovací náklady na tuto výstavbu budou 40 mil. Kč v jednom roce, tzn. dvojnásobek za oba roky. Most v Týně nad Vltavou v současné době existuje, ale nemá vyhovující podjezdnou výšku.

5.2 Analýza příjmů

V první řadě je třeba rozdělit investici na časové etapy, které budou postupně přinášet příjmy. Za první část investice je považován úsek České Budějovice (Jiráskův jez) až České Vrbné, kde se bude nacházet ochranný přístav. Druhá část pokračuje od Českého Vrbného po jez v Hluboké nad Vltavou, a poslední částí investice, kterou se diplomová práce zabývá, je část Hluboké nad Vltavou po Týn nad Vltavou.

[68] Zjištěno na základě konzultace s Ředitelstvím vodních cest ČR

Jako další bod je třeba stanovit sezónu, tzn. období, ve kterém bude plně využívaná lodní doprava. Podle vzoru obdobných projektů je sezóna stanovena od dubna do září, každý rok. V jiných měsících je provoz určen podle počasí nebo podle objednávek. Provoz je uzavřen od listopadu do počátku dubna, tzn., že v říjnu je možno dle počasí nabízených služeb využít.

5.2.1 Příjmy v úseku České Budějovice – České Vrbné

První část, tzn. úsek Jiráskův jez v Českých Budějovicích po České Vrbné, vzdálené zhruba pět kilometrů je začleněno krom projektu Dokončení vltavské vodní cesty také v projektu Město a voda. Tento projekt zpracovává Magistrát města České Budějovice, a Město České Budějovice bude také tento úsek provozovat.

Město České Budějovice jako provozovatel první zmíněné trasy bude provozovat 12 lodí v hlavní sezóně, tedy od dubna do září. Vzhledem k poměrně krátké trase, bude město provozovat pouze 12 lodí s maximální obsazeností 30 osob, tzn. pouze pro výlety a nebudou se tedy objevovat kajutové lodě pro delší plavby ani hausbóty, které by v současné době, kdy zatím není vybudované kotviště na Slepém rameni, neměli kde kotvit. Polovina lodí bude vždy ukotvena v Českých Budějovicích, druhá polovina v ochranném přístavu v Českém Vrbném. Město také bude umožňovat jiným podnikatelům provozovat motorové čluny, což bude přinášet nepřímé příjmy. Za nepřímé příjmy se považuje zvyšování zisků v přidružených odvětvích. V největší míře se toto zvýšení projeví především v cestovním ruchu.

Provozní doba bude stanovena od 9 h – 18 h denně, o víkendech je možné sjednat si i noční projížďky, ale pouze u předem objednaných skupin. Jedna cesta bude trvat tam i zpátky 1,5 h, tzn., že jedna loď pojede za den 6x.

Vzhledem k faktu, že duben, květen a září jsou měsíce, které nejsou vytíženy ani v dalších turistických oblastech, bude provozní doba stanovena jen na pátek a víkendové dny.

V následující tabulce jsou uvedeny informace o počtu lodí, cest, turistů při plné obsazenosti, počtu přepravovaných osob a počtu dní v sezoně a mimosezoně. Počet přepravovaných osob byl zjištěn jako počet lodí x počet cest x počet turistů, tedy 12 * 6 * 30 = 2 160 přepravených osob za den. Počet dní v sezoně je počet

kalendářních dní od června do srpna a počet dní v mimosezoně je brán jako pá – ne v dubnu, květnu a září.

Tab. č. 7: Základní informace pro zjištění příjmů

Základní údaje	Hodnoty
počet lodí	12
počet cest	6
počet turistů při plné obsazenosti	30
počet přepravených osob	2 160
počet dní v sezoně	92
počet dní v mimosezoně	39

Zdroj: vlastní

V další tabulce jsou uvedeny předpokládané ceny, které budou stanoveny za jízdné, a to jednosměrné, anebo obousměrné, tzn. včetně zpáteční jízdenky. Ceny byly stanoveny podle obdobných projektů v České republice.

Tab. č. 8: Stanovené ceny České Budějovice – České Vrbné

Typ lodě	Cena jednosměrná	Cena včetně zpáteční jízdenky
vyhlídkové lodě	50	75
vyhlídkové čluny	30	50

Zdroj: vlastní

V tabulce č. 9 jsou stanoveny předpokládané příjmy za první rok provozu projektu. V první části tabulky se nachází plná obsazenost, která je pouze ilustrativní, resp. ukazuje, jak bylo dosaženo jednotlivých výsledků.

Předpokládá se, že polovina turistů si zakoupí jednosměrnou jízdenku a druhá polovina využije oba směry. Vzhledem k neustále klesajícímu počtu turistů během posledních několika let, byla stanovena obsazenost na 80 % v prvním roce provozu projektu. Celkový příjem z provozu investice bude obdržen příjem 23,2 mil. Kč.

Tab. č. 9: Stanovení příjmu z provozu úseku Č. B. – České Vrbné

	sezóna (červen - srpen)	mimosezóna (duben, květen, září
příjem při plné obsazenosti	20 368 800,00	8 634 600,00
z toho příjmy z vyhlídkových lodí	12 420 000,00	5 265 000,00
z toho příjmy z vyhlídkových člunů	7 948 800,00	3 369 600,00
celkový příjem	29 003 400,00	
příjem při 10 % obsazenosti	2 036 880,00	863 460,00
z toho příjmy z vyhlídkových lodí	1 242 000,00	526 500,00
z toho příjmy z vyhlídkových člunů	794 880,00	336 960,00
z toho celkový příjem při 10 % obsazenosti	2 900 340,00	

Zdroj: vlastní

Obr. č. 16: Řešení situace jezu v Českém Vrbném včetně vodního kanálu a cyklostezky

Zdroj: Projekt Město a voda

5.2.2 Stanovení příjmů v úseku České Vrbné – Hluboká nad Vltavou

V této části budou příjmy stanoveny obdobným způsobem jako v předchozím případě. Začátek trasy bude v Českých Budějovicích na hlavním molu s mezizastávkou v Českém Vrbném u ochranného přístavu, až na Hlubokou nad Vltavou.

Jako v předchozím případě bude stejně určená sezóna a mimosezóna, i stejná provozní doba, tedy od 9:00 – 18:00. Protože se jedná o prodloužení trasy o zhruba 5 km, bude tomu uzpůsoben i počet cest, kdy jedna cesta tam i zpět bude trvat 3 h, kam je započítána i mezizastávka v Českém Vrbném a nutná doba strávená v plavební komoře.

Tab. č. 10: Základní informace v I. a II. úseku

Základní údaje	Hodnoty v I. úseku	Hodnoty v II. úseku
počet lodí	6	12
počet cest	6	3
počet turistů při plné obsazenosti	30	30
počet přepravených osob	1080	1080
počet dní v sezoně	92	92
počet dní v mimosezoně	39	39

Zdroj: vlastní

V této tabulce jsou uvedeny základní informace ve dvou úsecích, a to České Budějovice – České Vrbné, a České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. V I. úseku bude po vybudování plavební komory na jezu v Českém Vrbném jezdit už jen 6 lodí, dalších dvanáct bude pokračovat dále na Hlubokou, resp. z ČB na Hlubokou.

Tab. č. 11: Stanovené ceny České Budějovice – Hluboká nad Vltavou

Typ lodě	cena tam	cena tam + zpět
vyhlídkové lodě (město)	75	100
vyhlídkové čluny (FO)	50	80

Zdroj: vlastní

V tabulce č. 11 jsou uvedeny ceny pro úsek z Českých Budějovice na Hlubokou nad Vltavou, přičemž zde stále budou jezdit vyhlídkové lodě a vyhlídkové čluny. Cena je zvýšená o úměrnou část vůči počtu kilometrů.

Tab. č. 12: Stanovení příjmu z provozu úseku Č. B. – Hluboká nad Vltavou

celkem ČB - Hluboká	sezóna (červen - srpen)	mimosezóna (duben, květen, září)
příjem při plné obsazenosti	25 336 800,00	10 740 600,00
z toho příjmy z vyhlídkových lodí	14 904 000,00	6 318 000,00
z toho příjmy z vyhlídkových člunů	10 432 800,00	4 422 600,00
celkový příjem	36 077 400,00	
příjem při 50 % obsazenosti	8 197 200,00	3 643 380,00
z toho příjmy z vyhlídkových lodí	4 968 000,00	2 106 000,00
z toho příjmy z vyhlídkových člunů	3 626 640,00	1 537 380,00
z toho celkový příjem při 50 % obsazenosti	11 840 580,00	

Zdroj: vlastní

V tabulce č. 12 jsou stanoveny celkové příjmy z cest z Českých Budějovic do Českého Vrbného, i z ČB na Hlubokou. Opět se předpokládá, že nebude naplněna celá kapacita lodí v době sezony a tudíž počítáme jen s 50 % naplněností a návštěvností. Příjmy se oproti předchozímu úseku zvýšily o necelých 9 milionů Kč, což je zřejmé díky zvýšení cen kvůli větší vzdálenosti přepravy a ke zvýšení obsazenosti lodí.

Obr. č. 17: Jez v Hluboké nad Vltavou

Zdroj: Ředitelství vodních cest

5.2.3 Stanovení příjmů v úseku Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou

Úsek z Hluboké nad Vltavou po Týn nad Vltavou je posledním úsek, pro který budou stanovovány příjmy v této práci. Začátek trasy bude v přístavišti v Hluboké nad Vltavou, a konec je plánován v budoucím přístavišti v Týně nad Vltavou. Tento úsek je problematický, protože na Vltavě se z Hluboké nad Vltavou nachází další dva jezy, a proto bude splavnění uskutečněno až za 3 roky.

Tab. č. 13: Základní údaje v úsecích ČB – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou

Základní údaje	Hodnoty v I. úseku	Hodnoty v II. úseku	Hodnoty III. úsek
počet lodí	6	12	12
počet cest	6	3	2
počet turistů při plné obsazenosti	30	30	30
počet přepravených osob	1080	1080	720
počet dní v sezoně	92	92	92
počet dní v mimosezoně	39	39	39

Zdroj: vlastní

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že v prvním úseku, tedy z Českých Budějovic do Hluboké bude plout po vybudování všech plavebních komor pouze šest lodí, z původních dvanácti. V druhém úseku, tedy České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, bude provozováno dvanáct lodí a v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou bude jezdit taktéž dvanáct lodí, avšak v jiném časovém rozestupu, s tím, že jedna loď za den zvládne dvě cesty (tam i zpět). Celkem na velkých lodí s kapacitou 30 osob bude přepraveno za den při plné obsazenosti 2 880 osob.

Tab. č. 14: Ceny výletů

Typ lodě	jednosměrná jízdenka	obousměrná jízdenky
vyhlídkové lodě	150	200

Zdroj: vlastní

Protože je vzdálenost již vyšší, bude provozovatel na trase České Budějovice – Týn nad Vltavou poskytovat pouze vyhlídkové lodě. Jednosměrná jízdenka bude stát 150 Kč, obousměrná jízdenka 200 Kč.

Tab. č. 15: Příjem v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou

	sezóna (červen - srpen)	mimosezóna (duben, květen, září)
příjem při plné obsazenosti	35 272 800,00	16 356 600,00
z toho příjmy z vyhlídkových lodí	24 840 000,00	11 934 000,00
z toho příjmy z vyhlídkových člunů	10 432 800,00	4 422 600,00
celkový příjem	51 629 400,00	
příjem při 80 % obsazenosti	28 218 240,00	13 085 280,00
z toho příjmy z vyhlídkových lodí	19 872 000,00	9 547 200,00
z toho příjmy z vyhlídkových člunů	8 346 240,00	3 538 080,00
z toho celkový příjem při 80 % obsazenosti	41 303 520,00	

Zdroj: vlastní

Ve výše uvedené tabulce jsou uvedeny příjmy plynoucí z provozu investice v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Pro zjištění tohoto příjmu byly použity předchozí tabulky. Celkový příjem z III. úseku je při 80 % obsazenosti 41,3 mil. Kč, což je oproti předchozímu úseku zvýšení o29,4 mil. Kč. Toto zvýšení je zapříčiněno především delší trasou, tudíž i vyššími cenami, a zároveň i zvýšení obsazenosti. Vyhlídkové čluny budou i nadále jezdit pouze na Hlubokou, popřípadě do Českého Vrbného, do Týna nad Vltavou budou pokračovat pouze vyhlídkové lodě.

5.2.4 Příjem z investice - dotace

Tab. č. 16: Dotace na investiční náklady

rok	základ pro výpočet dotace	podpora EU 85 %	podpora SFDI 15 %	výše dotace	přijatá dotace zvýšená o inflaci
2008	70 000 000	59 500 000	10 500 000	70 000 000	70 000 000
2009	500 000 000	425 000 000	75 000 000	500 000 000	510 000 000
2010	248 000 000	210 800 000	37 200 000	248 000 000	252 960 000
2011	350 000 000	297 500 000	52 500 000	350 000 000	357 000 000
2012	472 000 000	401 200 000	70 800 000	472 000 000	481 440 000
2013	94 000 000	79 900 000	14 100 000	94 000 000	95 880 000
2033	260 100 000	221 085 000	39 015 000	260 100 000	265 302 000

Zdroj: Ředitelství vodních cest a vlastní přínos

Dotace na náklady spojené s investicí jsou uvedeny v tabulce č. 16. Je zde uvedena celková výše dotace, která bude poskytnuta na projekt Splavnění Vltavy.

Dotace bude poskytnuta ve výši 85% z Evropské unie a z 15 % ze Státního fondu dopravní infrastruktury. V poslední fázi je uvedena i dotace zvýšená o inflaci.

5.2.5 Příjem z investice – daňová kvóta

Tab. č. 17: Příjem z provozu investice – daňová kvóta

rok	příjem pro soukromý sektor	příjem pro soukromý sektor + inflace	zisková marže	daňová kvóta
2008	0	0	0	-
2009	0	0	0	-
2010	2 900 340	3 077 864	923 359	361 957
2011	11 840 580	12 816 625	3 844 987	1 507 235
2012	11 840 580	13 072 957	3 921 887	1 537 380
2013	11 840 580	13 334 416	4 000 325	1 568 127
2014	41 303 520	47 444 761	14 233 428	5 579 504
2015	41 303 520	48 393 657	14 518 097	5 691 094
2016	41 303 520	49 361 530	14 808 459	5 804 916
2017	41 303 520	50 348 760	15 104 628	5 921 014
2018	41 303 520	51 355 736	15 406 721	6 039 435
2019	41 303 520	52 382 850	15 714 855	6 160 223
2020	41 303 520	53 430 507	16 029 152	6 283 428
2021	41 303 520	54 499 117	16 349 735	6 409 096
2022	41 303 520	55 589 100	16 676 730	6 537 278
2023	41 303 520	56 700 882	17 010 265	6 668 024
2024	41 303 520	57 834 899	17 350 470	6 801 384
2025	41 303 520	58 991 597	17 697 479	6 937 412
2026	41 303 520	60 171 429	18 051 429	7 076 160
2027	41 303 520	61 374 858	18 412 457	7 217 683
2028	41 303 520	62 602 355	18 780 707	7 362 037
2029	41 303 520	63 854 402	19 156 321	7 509 278
2030	41 303 520	65 131 490	19 539 447	7 659 463
2031	41 303 520	66 434 120	19 930 236	7 812 653
2032	41 303 520	67 762 803	20 328 841	7 968 906
2033	41 303 520	69 118 059	20 735 418	8 128 284
2034	41 303 520	70 500 420	21 150 126	8 290 849
2035	41 303 520	71 910 428	21 573 128	8 456 666
2036	41 303 520	73 348 637	22 004 591	8 625 800
2037	41 303 520	74 815 609	22 444 683	8 798 316
2038	41 303 520	76 311 922	22 893 576	8 974 282
2039	41 303 520	77 838 160	23 351 448	9 153 768
2040	41 303 520	79 394 923	23 818 477	9 336 843
2041	41 303 520	80 982 822	24 294 847	9 523 580
2042	41 303 520	82 602 478	24 780 743	9 714 051
2043	41 303 520	84 254 528	25 276 358	9 908 332
celkem	1 277 527 680	1 967 044 702	590 113 411	231 324 457

Zdroj: vlastní

Ve výše uvedené tabulce jsou použity předchozí výpočty příjmů ze soukromého sektoru. Příjmy byly upraveny o inflaci, ve výši 2 %, stejně jako v předchozím případě u nákladů. Z těchto příjmů byla zjištěná zisková marže ve výši 30 %, která je běžná v takových to typech podnikání. Ze ziskové marže byla spočítána daňová kvóta ve výši 39,2%, jejíž výše je po všechny roky stejná jako v roce 2009. Tzn., že příjem z investice za 36 let do státního rozpočtu bude přibližně 590 milionů Kč.

5.2.6 Příjem z investice – dotace na provoz

V následující tabulce jsou uvedeny dotace na provoz. Provoz nebude zahájen do roku 2010, proto jsou v prvních dvou letech dotace nulové. V roce 2010 je možné využívat řeku v úseku České Budějovice (Jiráskův jez) do Českého Vrbného. V dalších letech je výše dotace stejná jako provozní náklady, protože náklady na provoz budou dotovány z Evropské unie a Státního fondu dopravní infrastruktury v plné výši. Protože bude projekt financován ze státního rozpočtu, případně z fondů EU, nepřichází v úvahu úvěrové financování.

Tab. č. 18: Dotace na provoz

rok přijetí dotace	základ pro výpočet dotace	podpora z EU 85 %	podpora z SFDI 15 %	přijatá dotace zvýšená o inflaci
2008	-	-	-	-
2009	-	-	-	-
2010	1 389 881	1 181 399	208 482	1 389 881
2011	1 417 678	1 205 027	212 652	1 417 678
2012	2 290 957	1 947 313	343 644	2 290 957
2013	3 717 396	3 159 787	557 609	3 717 396
2014	3 791 744	3 222 982	568 762	3 791 744
2015	3 867 579	3 287 442	580 137	3 867 579
2016	3 944 930	3 353 191	591 740	3 944 930
2017	4 023 829	3 420 255	603 574	4 023 829
2018	4 104 305	3 488 660	615 646	4 104 305
2019	4 186 392	3 558 433	627 959	4 186 392
2020	4 270 119	3 629 601	640 518	4 270 119
2021	4 355 522	3 702 194	653 328	4 355 522
2022	4 442 632	3 776 237	666 395	4 442 632
2023	4 531 485	3 851 762	679 723	4 531 485
2024	4 622 115	3 928 797	693 317	4 622 115
2025	4 714 557	4 007 373	707 184	4 714 557
2026	4 808 848	4 087 521	721 327	4 808 848
2027	4 905 025	4 169 271	735 754	4 905 025
2028	5 003 125	4 252 657	750 469	5 003 125
2029	5 103 188	4 337 710	765 478	5 103 188
2030	5 205 252	4 424 464	780 788	5 205 252
2031	5 309 357	4 512 953	796 404	5 309 357
2032	5 415 544	4 603 212	812 332	5 415 544
2033	5 523 855	4 695 277	828 578	5 523 855
2034	5 634 332	4 789 182	845 150	5 634 332
2035	5 747 018	4 884 966	862 053	5 747 018
2036	5 861 959	4 982 665	879 294	5 861 959
2037	5 979 198	5 082 318	896 880	5 979 198
2038	6 098 782	5 183 965	914 817	6 098 782
2039	6 220 758	5 287 644	933 114	6 220 758
2040	6 345 173	5 393 397	951 776	6 345 173
2041	6 472 076	5 501 265	970 811	6 472 076
2042	6 601 518	5 611 290	990 228	6 601 518
2043	6 733 548	5 723 516	1 010 032	6 733 548
celkem	162 639 675	138 243 724	24 395 951	162 639 675

Zdroj: Ředitelství vodních cest a vlastní přínos

Tab. č. 19: Celkové příjmy

rok	daňová kvóta	přijatá dotace zvýšená o inflaci	dotace na počáteční náklady projektu	celkové příjmy
2008	0	0	70 000 000	70 000 000
2009	0	0	510 000 000	510 000 000
2010	341 080	1 389 881	252 960 000	254 690 961
2011	1 392 452	1 417 678	357 000 000	359 810 131
2012	1 392 452	2 290 957	481 440 000	485 123 409
2013	1 392 452	3 717 396	95 880 000	100 989 848
2014	4 857 294	3 791 744	0	8 649 038
2015	4 857 294	3 867 579	0	8 724 873
2016	4 857 294	3 944 930	0	8 802 224
2017	4 857 294	4 023 829	0	8 881 123
2018	4 857 294	4 104 305	0	8 961 599
2019	4 857 294	4 186 392	0	9 043 686
2020	4 857 294	4 270 119	0	9 127 413
2021	4 857 294	4 355 522	0	9 212 816
2022	4 857 294	4 442 632	0	9 299 926
2023	4 857 294	4 531 485	0	9 388 779
2024	4 857 294	4 622 115	0	9 479 409
2025	4 857 294	4 714 557	0	9 571 851
2026	4 857 294	4 808 848	0	9 666 142
2027	4 857 294	4 905 025	0	9 762 319
2028	4 857 294	5 003 125	0	9 860 419
2029	4 857 294	5 103 188	0	9 960 482
2030	4 857 294	5 205 252	0	10 062 546
2031	4 857 294	5 309 357	0	10 166 651
2032	4 857 294	5 415 544	0	10 272 838
2033	4 857 294	5 523 855	265 302 000	275 683 149
2034	4 857 294	5 634 332	0	10 491 626
2035	4 857 294	5 747 018	0	10 604 312
2036	4 857 294	5 861 959	0	10 719 253
2037	4 857 294	5 979 198	0	10 836 492
2038	4 857 294	6 098 782	0	10 956 076
2039	4 857 294	6 220 758	0	11 078 052
2040	4 857 294	6 345 173	0	11 202 467
2041	4 857 294	6 472 076	0	11 329 370
2042	4 857 294	6 601 518	0	11 458 812
2043	4 857 294	6 733 548	0	11 590 842
celkem	150 237 255	162 639 675	2 032 582 000	2 345 458 931

Zdroj: vlastní

V tabulce č. 19 jsou uvedeny celkové příjmy získané na základě předchozích analýz. Příjmy, které investice přinese, neplynou z provozu investice, ale jednak z dotací, která plyne z Evropské unie a ze státního rozpočtu, a jednak z daní, které soukromý sektor odvádí státu, a to konkrétně v podobě daňové kvóty.

Obr. č. 18: Přehled projektu „Splavnění Vltavy“ s vyznačenými jezy

Zdroj: Ředitelství vodních cest

5.3 *Zhodnocení dopadu vybrané investice na region*

V předchozí analýze jsou uvedeny náklady a příjmy, které úzce s investicí souvisí. Je třeba ale uvést také příjmy, které z investice plynou nepřímo, resp. se jedná o nefinanční přínosy. Mezi nejdůležitější těžko finančně vyjádřitelné přínosy patří zejména:

- přínos pro cestovní ruch
- snížení nezaměstnanosti
- zvýšení příjmů přidružených odvětví – obchody, památky
- dopady na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší od automobilů
- rozšíření lodní dopravy v ČR i pro nákladní dopravu
- zlepšení vývoje produktivity práce
- zvýšení průměrných mezd
- zvýšení fiskálních příjmů – daně
- zvýšení účetní přidané hodnoty na tržbách investorů
- zlepšení odbytu dodavatelských firem – rozvoj výroby lodí

V souvislosti s nefinančními přínosy investice je třeba uvést také externality, které se díky investici vytvoří. Jedná se pak zvláště o pozitivní a negativní externality. Mezi pozitivní externality patří:

- protipovodňové opatření
- rozvoj přidružených odvětví
- zpřístupnění nedostupných míst
- snížení nákladů na dopravu
- zvýšení zájmu o oblast z hlediska cestovního ruchu
- zlepšení dopravní dostupnosti
- zdražení bytů v oblasti řeky pro současné majitele

Pokud se týká protipovodňového opatření, je možné zamezit případným škodám na majetku, které by mohly nastat při živelných událostech. Rozvojem přidružených odvětví se má na mysli především cestovní ruch, na jehož zvýšení byl projekt zaměřen a dále na obchod, apod. Pozitivním efektem na dopravu je myšleno snížení nákladů na dopravu a menší dopad na životní prostředí než je u silniční

dopravy, případně zefektivnění lodní nákladní dopravy. Pozitivní dopravní efekt má dopad i na zlepšení dopravní dostupnosti, je možné i snížení městské či meziměstské silniční dopravy.

Mezi negativní externality se řadí zejména:

- změna koryta
- snížení biodiverzity
- zvýšení daňového zatížení pro poplatníky
- zdražení bytů v oblasti řeky
- zvýšení koncentrace turistiky
- zvýšení rizika kontaminace vody
- odliv turistů z jiných oblastí

Negativní externality jsou představovány především z hlediska životního prostředí, a to konkrétně úpravou koryta, kdy se konal i zásah do břehů, tudíž se zmenšila teritoria zvířat, které musela migrovat do jiných oblastí, což je spojeno i se snížením biodiverzity. Zvýšení daňového zatížení je odůvodněno tím, že investice je příliš drahá a bude se zvyšovat např. spotřební daň apod. Zdražení bytů pro současné vlastníky je pozitivní externalitou, ovšem z druhé strany pro potenciální zájemce je externalitou negativní. Obyvatelé přilehlých lokalit ztratí svůj klid vlivem zvýšení koncentrace turistiky.

5.4 Zhodnocení na základě ekonomické analýzy

V tabulce č. 20 jsou uvedeny základní výpočty pro provedení ekonomické analýzy. Do ekonomické analýzy pro potřeby této diplomové práce byly zařazeny ukazatele čisté současné hodnoty, indexu rentability a prosté doby návratnosti.

Jako první jsou představeny celkové příjmy, dále počáteční investiční náklady, náklady na provoz, dále bylo zjištěno čisté provozní cash flow a toto cash flow bylo dále diskontováno diskontní sazbou ve výši 5 %.

Tab. č. 20: Základní výpočty pro ekonomickou analýzu

rok	celkové příjmy	investice	provozní náklady	Cash flow	diskontované CF
2008	70 000 000	70 000 000		0	-
2009	510 000 000	510 000 000		0	-
2010	254 711 838	258 019 200	1 389 881	-4 697 243	- 4 057 655
2011	359 924 913	371 422 800	1 417 678	-12 915 565	- 10 625 667
2012	485 268 337	510 907 980	2 290 957	-27 930 600	- 21 884 356
2013	101 165 523	103 783 596	3 717 396	-6 335 468	- 4 727 624
2014	9 371 248		3 791 744	5 579 504	3 965 249
2015	9 558 673		3 867 579	5 691 094	3 851 956
2016	9 749 846		3 944 930	5 804 916	3 741 901
2017	9 944 843		4 023 829	5 921 014	3 634 989
2018	10 143 740		4 104 305	6 039 435	3 531 132
2019	10 346 615		4 186 392	6 160 223	3 430 243
2020	10 553 547		4 270 119	6 283 428	3 332 236
2021	10 764 618		4 355 522	6 409 096	3 237 029
2022	10 979 910		4 442 632	6 537 278	3 144 543
2023	11 199 509		4 531 485	6 668 024	3 054 698
2024	11 423 499		4 622 115	6 801 384	2 967 421
2025	11 651 969		4 714 557	6 937 412	2 882 638
2026	11 885 008		4 808 848	7 076 160	2 800 277
2027	12 122 708		4 905 025	7 217 683	2 720 269
2028	12 365 162		5 003 125	7 362 037	2 642 547
2029	12 612 466		5 103 188	7 509 278	2 567 046
2030	12 864 715		5 205 252	7 659 463	2 493 701
2031	13 122 009		5 309 357	7 812 653	2 422 453
2032	13 384 449		5 415 544	7 968 906	2 353 240
2033	278 954 138	426 721 619	5 523 855	-153 291 335	- 43 111 768
2034	13 925 181		5 634 332	8 290 849	2 220 690
2035	14 203 685		5 747 018	8 456 666	2 157 242
2036	14 487 759		5 861 959	8 625 800	2 095 606
2037	14 777 514		5 979 198	8 798 316	2 035 732
2038	15 073 064		6 098 782	8 974 282	1 977 568
2039	15 374 525		6 220 758	9 153 768	1 921 066
2040	15 682 016		6 345 173	9 336 843	1 866 179
2041	15 995 656		6 472 076	9 523 580	1 812 859
2042	16 315 569		6 601 518	9 714 051	1 761 063
2043	16 641 881	- 558 348 000	6 733 548	568 256 332	98 113 669
celkem	2 426 546 132	1 692 507 194	162 639 675	571 399 263	90 328 172

Zdroj: vlastní

Z těchto údajů a na základě teoretických poznatků byly zjištěny následující údaje:

Tab. č. 21: Výsledky ekonomické analýzy

Čistá současná hodnota investice	90 328 172
index rentability	5%
doba návratnosti	25 let a 40 dní

Zdroj: vlastní

Čistá současná hodnota investice je v konečné fázi kladná, tudíž se investice doporučuje k realizaci. Doba návratnosti je taktéž kratší než doba životnosti, což má za výsledek doporučení k realizaci. Výše indexu ziskovosti je 0,05, respektive 5 % a tudíž lze předpokládat, že investice bude částečně zisková a je tedy vhodné i podle tohoto ukazatele doporučit investici k realizaci.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo posouzení dopadu investice na jihočeský region, a to konkrétně investice Dokončení vltavské vodní cesty. Práce se nejdříve zabývá seznámením se s teoretickými poznatky, které se týkají investic, investičních pobídek, metod hodnocení investic či externalit. Dále se zabývá zmapováním investičních aktivit v jihočeském regionu i na úrovni České republiky.

V praktické části jsem se zabývala zejména seznámením s popisovanou investicí a posouzením dopadu investice na region, což je představováno cost–benefit analýzou. Investice bude financována ze dvou základních zdrojů. Větší část bude financována z fondů Evropské unie, nižší pak ze státního rozpočtu, konkrétně ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Nejvyšší částkou nákladů jsou náklady investiční, tedy takové, které jsou vynaloženy v prvních šesti letech a následně v roce 2033, kdy dojde k obnovení investice. Další položkou na straně nákladů jsou náklady spojené s provozem, které se každý rok opakují ve stejné výši, pokud není uvažována inflace.

S návrhem uskutečnit investici „Dokončení vltavské vodní cesty“ přišlo Povodí Vltavy, které spolu s Ředitelstvím vodních cest předalo projekt ke schválení do Evropské unie, kde byl tento projekt vybrán k realizaci. V minulosti se mělo využít splavnění Vltavy k nákladní přepravě, ale v současnosti je projekt zaměřen spíše na podporu cestovního ruchu.

Celá investice stojí na dotacích z Evropské unie a ze státního rozpočtu. V tomto případě je výhodné, aby investici spravovala státní správa, protože projekt není vhodný ke správě soukromým sektorem. Jediné přímé příjmy, které investice přinese, jsou vybrané daně. Pro potřeby práce jsem příjmy plynoucí z investice počítala prostřednictvím daňové kvóty. Investice ovšem přinese mnoho nepřímých příjmů, a to zejména subjektům provozující podnikání v oboru cestovního ruchu, především v Českých Budějovicích a jeho okolí.

Na základě cost-benefit analýzy bylo zjištěno, že investice je po zahrnutí dotací rentabilní a doba návratnosti investice je 25 let. Index rentability je taktéž kladný, stejně jako čistá současná hodnota, proto je vhodné investici realizovat, tedy na základě ekonomické analýzy.

Investice také způsobuje negativní i pozitivní externality. Mezi nejvýznamnější pozitivní externality patří na prvním místě protipovodňové opatření, zvýšení zájmu o oblast z hlediska cestovního ruchu a s tím související rozvoj přidružených odvětví, zejména tedy odvětví cestovního ruchu. Negativní externality jsou představovány především zásahem do životního prostředí, zvýšená koncentrace turistiky nebo zdražování bytů v oblasti řeky.

Výhodou projektu Dokončení vltavské vodní cesty je plánovaný růst cestovního ruchu. Tento růst ovšem nebude nijak velký, protože zájmem turistů v jižních Čechách jsou především kulturní památky. Podle mého názoru, někteří turisté využijí možnost dopravit se např. na Hlubokou nad Vltavou či do Týna nad Vltavou jiným, a jistě neobvyklým způsobem, ale je třeba počítat s tím, že pouhá existence investice zvýší tento nárůst cestovního ruchu.

Za jistou nevýhodu tohoto projektu považuji to, že v současné době se denně v krajském městě Jihočeského kraje setkáváme s kolabující dopravou. Proto mi přijde částečně nesmyslné, investovat značné finanční prostředky do tohoto projektu, když by bylo efektivnější investovat je například do vytvoření obchvatu města či Zanádražní komunikace.

Seznam použité literatury

Tištěná literatura:

1. ADLER, M., POSNER, E. *New foundations of cost-benefit analysis.* 1st edition. Cambridge, Massachusetts, and London, England : Harvard University Press, 2006. 236 s. ISBN 978-067402279-9.
2. ČADIL, J., KADEŘÁBKOVÁ, B., Analýza externalit: přístup ekonomické teorie. 1. vyd. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2006. 151 s. ISBN 978-80-2131-59-69.
3. HAAB, T. C., MCCONNEL, K. E. *Valuing environmental and natural resources : The econometrics of non-market valuation*. 1st edition. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2003. 326 s. ISBN 1-84376-388-5. 236 s.
4. HELÍSEK, *M., Makroekonomie Základní kurz.* 1. vyd. Praha: MELANDRIUM, 2000. 320 s. ISBN 80-86175-10-3.
5. HRDÝ, M. *Hodnocení ekonomické efektivnosti investičních projektů EU*. 1. vyd. Praha : ASPI, 2006. 204 s. ISBN 80-7357-137-4.
6. KLÍMA, J. *Makroekonomie*. 1. vyd. Praha: Alfa Publishing, 2006. 140 s. ISBN 80-86851-27-3.
7. LEITMANOVÁ, I., HLADKÝ, J. *Mikroekonomie I*. 1. vyd. České Budějovice: JU ZF České Budějovice, 1997. 93 s. ISBN 80-7040-201-6.
8. LIŠKA, V. *Makroekonomie*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2004. 628 s. ISBN 80-86419-54-1.
9. MANKIW, G., Zásady ekonomie, 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1999. 768 s. ISBN 80-7169-891-1.
10. MCGILVRAY, J., MA, Y., COMMON, M., PERMAN, R. *Natural resource and environmental economics*. 1st edition. Harlow: Pearson education limited, 2003. 664 s. ISBN 978-0-273-65559-6.
11. PAVELKA, T. *Makroekonomie*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu, 2006. 277 s. ISBN 80-86730-02-6.
12. SHARPE, W. F., ALEXANDER, G. J. *Investice*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1994. 810 s. ISBN 80-85605-47-3.
13. SOBOLOVÁ, L. *Analýza hospodaření FSI VUT v Brně* [s. l.], 2009. 47 s. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Simona Škarabelová, Ph.D.,
14. SOUKUP, J. a kol. *Makroekonomie - moderní přístup*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2007. 514 s. ISBN 978-80-7261-174-4.

15. SPĚVÁČEK, V. a kol. *Transformace české ekonomiky (politické, ekonomické a sociální aspekty)*. Praha: Linde, 2002. 525 s. ISBN 80-86131-32-7. 65 s.
16. SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v ČR: teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. 1. vyd. Praha: Linde, 2004. 171 s. ISBN 80-86131-52-1.
17. STIGLITZ, J., Ekonomie veřejného sektoru. 1. vyd. Praha: Grada 1997. ISBN 80-7169-454-1. 106 s.
18. SYNEK, M. a kol. *Manažerská ekonomika*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1996. 456 s. ISBN 80-7169-211-5.
19. VALACH, J. a kol. *Finanční řízení podniku*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 1999. 315 s. ISBN 80-86119-21-1.
20. VALACH, J. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2006. 465 s. ISBN 80-86929-01-9.
21. Zákon č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, ve znění pozdějších předpisů, §1 odst. 1-2.

Seznam internetové literatury:

1. American College of Physicians. *Primer on Cost-Effectiveness analysis* [online]. 2009 [cit. 2009-11-21]. Dostupný z WWW: <http://www.acponline.org/clinical_information/journals_publications/ecp/sepoct00/primer.htm>.
2. BENÁČEK, V. *Přímé zahraniční investice v české ekonomice: praxe, teorie a aplikace* [online]. 1999 [cit. 2010-01-10]. Dostupný z WWW: <http://www1.ceses.cuni.cz/benacek/FDI%20CSE%20PE.pdf>.
3. *Cost-benefit analýza (CBA)* [online]. 2005-2009 [cit. 2009-11-20]. Dostupný z WWW: <http://www.finance-management.cz/080vypisPojmu.php?X=Cost-Benefit+Analysis+CBA&IdPojPass=57>.
4. *Cost-benefit analýza* [online]. 2008 [cit. 2010-01-10]. Dostupný z WWW: <www.kvic.cz/showFile.asp?ID=2203>.
5. Česká národní banka. Dostupný z WWW: <http:// www.cnb.cz>
6. Český statistický úřad. *Makroekonomické údaje* [online]. 2009 [cit. 2009-10-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/>.
7. CzechInvest. *CzechInvest - historie a výsledky* [online]. 2009 [cit. 2009-10-18]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/historie-a-vysledky>.

8. CzechInvest. *Podpora investic* [online]. 2009 [cit. 2009-10-20]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/podpora-investic>.
9. EUROSTAT. Dostupný z WWW: <www.eurostat.com>
10. Grant Advisor, s.r.o. *Cost-benefit analýza* [online]. 2007 [cit. 2009-11-02]. Dostupný z WWW: <http://www.grantadvisor.cz/dotace-online/infocentrum/05_cba.pdf>.
11. *Metody hodnocení investic* [online]. 2009 [cit. 2009-10-07]. Dostupný z WWW: <http://www.myop.wz.cz/pdf/invest.pdf>.
12. *Metodika tvorby hrubého fixního kapitálu v cestovním ruchu* [online]. 2008 [cit. 2009-10-04]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/i/metodika_tsa_t8/$File/metod_thfk.pdf>.
13. *Multi-kriteriální analýza* [online]. 2008 [cit. 2010-01-10]. Dostupný z WWW: <www.kvic.cz/showFile.asp?ID=2218>.
14. Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic KÚ Jihočeského kraje. *Proč investovat v JK* [online]. 2008 [cit. 2009-10-25]. Dostupný z WWW: <http://invest.kraj-jihocesky.cz/?p=p_134>.
15. *Podmínky pro udělení investičních pobídek* [online]. 2006 [cit. 2009-09-10]. Dostupný z WWW: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/podpora-investic/investicni-pobidky-v-cr/1000497/1837/>.
16. Sieber Uchytil, s.r.o. *Společenská Cost-Benefit analýza* [online]. 2008 [cit. 2009-11-01]. Dostupný z WWW: <http://sieber-uchytil.cz/analyza-nakladu-a-prinosu-cba.html>.
17. *Splavnění Vltavy* [online]. 2008 [cit. 2010-01-24]. Dostupný z WWW: <http://rvccr.cz/etc/horni_vltava_A3.pdf>.
18. SKULINOVÁ, D. Vícekriteriální *rozhodování při stanovení využitelnosti budov na územích se zvýšenou průmyslovou činností*[online]. 2005 [cit. 2010-01-11]. Dostupný z WWW: <http://www.cideas.cz/free/okno/technicke_listy/1uvt/1232.pdf>.

Seznam tabulek:

Tab. č. 1: Rozdělení přímých zahraničních investic 19
Tab. č. 2: Makroekonomické ukazatele v ČR v období 2000 - 2008 34
Tab. č. 3: Harmonogram stavby 56
Tab. č. 4: Pořizovací náklady investičních aktiv 60
Tab. č. 5: Ostatní provozní náklady 61
Tab. č. 6: Přehled celkových nákladů 62
Tab. č. 7: Základní informace pro zjištění příjmů 65
Tab. č. 8: Stanovené ceny České Budějovice – České Vrbné 65
Tab. č. 9: Stanovení příjmu z provozu úseku Č. B. – České Vrbné 66
Tab. č. 10: Základní informace v I. a II. úseku 67
Tab. č. 11: Stanovené ceny České Budějovice – Hluboká nad Vltavou 67
Tab. č. 12: Stanovení příjmu z provozu úseku Č. B. – Hluboká nad Vltavou 68
Tab. č. 13: Základní údaje v úsecích ČB – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vlt. 69
Tab. č. 14: Ceny výletů 69
Tab. č. 15: Příjem v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou 70
Tab. č. 16: Dotace na investiční náklady 70
Tab. č. 17: Příjem z provozu investice – daňová kvóta 71
Tab. č. 18: Dotace na provoz 73
Tab. č. 19: Celkové příjmy 74
Tab. č. 20: Základní výpočty pro ekonomickou analýzu 78
Tab. č. 21: Výsledky ekonomické analýzy 79

Seznam grafů

Graf č. 1: Porovnání vývoje HDP v ČR a vybraných zemích 35
Graf č. 2: Porovnání vývoje HDP na obyvatele v ČR a vybraných zemích 36
Graf č. 3: Vývoj přímých zahraničních investic do ČR v letech 1993 - 2008 37

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Počet projektů zprostředkovaných CzechInvestem podle zemí původu od roku 1993 do 1. poloviny roku 2009 39
Obr. č. 2: Dokončení prvního úseku vltavské vodní cesty 45
Obr. č. 3: Jiráskův jez, koncové přístaviště a Lannova loděnice 51
Obr. č. 4: Vizualizace jezu v Českém Vrbném 52
Obr. č. 5: První část plavební komory – současný stav 53
Obr. č. 6: Druhá část plavební komory – současný stav 53
Obr. č. 7: Příprava přístaviště v Českém Vrbném – současný stav 54
Obr. č. 8: Vizualizace jezu v Hluboké nad Vltavou 55
Obr. č. 9: Most pro pěší v Týně nad Vltavou 56
Obr. č. 10: Obratiště pod Jiráskovým jezem 57

Obr. č. 11: Protipovodňová opatření.....57
Obr. č. 12: Obratiště pod Jiráskovým jezem - povodeň.....58
Obr. č. 13: Obratiště pod Jiráskovým jezem – říjen 2009.....58
Obr. č. 14: Příprava Lannovy loděnice 59
Obr. č. 15: Současná podoba Lannovy loděnice 59
Obr. č. 16: Řešení situace jezu v Českém Vrbném……66
Obr. č. 17: Jez v Hluboké nad Vltavou.....68
Obr. č. 18: Přehled projektu „Splavnění Vltavy“ s vyznačenými jezy.....75