

01/15

Finanční prostředky poskytované na provoz, údržbu a rozvoj vodních cest

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2001 pod číslem 01/15. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Petr Skála.

Cílem kontroly bylo prověřit systém poskytování a hospodaření s finančními prostředky vynakládanými na vodní cesty. Kontrolováno bylo období 1998 až 2001 do ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i roky předchozí.

Kontrolu provedly v době od března do října 2001 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru dopravy, průmyslu a hospodářství a z územního odboru severovýchodní Čechy.

Kontrolovanými osobami byly:

- Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen „MDS“);
- Ministerstvo životního prostředí (dále je „MŽP“);
- Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“);
- Ředitelství vodních cest České republiky, se sídlem v Praze (dále jen „ŘVC“);
- Povodí Labe, s. p., se sídlem v Hradci Králové (dále jen „Povodí Labe“);
- Povodí Vltavy, s. p., se sídlem v Praze (dále jen „Povodí Vltavy“).

Námítky proti kontrolním protokolům podaly Povodí Vltavy a Povodí Labe. Námítky byly vypořádány rozhodnutím vedoucích skupin kontrolujících. Odvolání proti rozhodnutí o námítkách podalo Povodí Vltavy, o odvolání rozhodl senát NKÚ.

S e n á t NKÚ (ve složení: Ing. Petr Skála – předseda, Ing. Jiří Adámek, JUDr. Eliška Kadaňová, Ing. Jiří Kalivoda – členové) na svém zasedání konaném dne 10. 12. 2001

s c h v á l i l usnesením č. 01/15/32
k o n t r o l n í z á v ě r v tomto znění:

I.**Úvod**

Pokles přepravních výkonů lodní dopravy od roku 1993 – v současnosti nedosahuje podíl vodní dopravy ani 1 % celkových přepravních výkonů v ČR – je mj. důsledkem srážkových deficitů posledních let, které snížily počet splavných dnů na Labské vodní cestě (dále jen „Labe“) až na 116 splavných dnů v roce 2000, ale také absence ekonomicky výhodných možností přesunout dopravní výkony na jiné evropské vodní cesty (zejména na Rýnsko-dunajskou vodní cestu, ke které ČR ztratila přístup rozpadem federace).

Problémy se splavností na Labi jsou úzce spjaty s jejím technickým stavem. Obdobné problémy jsou na německém úseku Labe. Výsledkem úprav na německém úseku má být mj. zabezpečení průjezdu lodí při ponoru 140 cm po 345 dní v průměrně vodném roce. Ukončení úprav je plánováno na rok 2008 a o dalších úpravách se neuvažuje.

V roce 1997 přistoupila ČR k „Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodní důležitosti“ (dále jen „AGN“). V přílohách k AGN, která vstoupila pro ČR v platnost dne 26. července 1999 a Ministerstvo zahraničních věcí ji oznámilo ve Sbírce zákonů ve formě svého sdělení č. 163/1999 Sb., jsou uvedeny vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu a vnitrozemské přístavy mezinárodního významu. Z této dohody mj. vyplývají doporučené hlavní parametry (zejména zaručený celoroční ponor 2,5 m) plnohodnotné vodní cesty mezinárodního významu a také podmínky připouštějící výjimky z těchto parametrů (např. u vodních cest s měnicemi se vodními stavy je přípustné celoroční zabezpečení minimálního ponoru 120 cm).

MDS stanovilo prioritní projekty rozvoje vodní dopravy, včetně jejich předpokládaných nároků na státní rozpočet, v programových dokumentech, které projednala či schválila vláda. Při návrhu stanovení priorit rozvoje vodní dopravy MDS vycházelo přibližně z třiceti odborných materiálů, které řešily převážně technické problémy splavnosti úseku Labe mezi Střekovem a státní hranicí. Prioritní projekty k realizaci v období od roku 1997 do roku 2005 stanovilo MDS v dokumentu „Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005“ (dále jen „Program podpory“), který vláda vzala na vědomí dne 11. prosince 1996 a uložila ministru financí zabezpečit účast státního rozpočtu na jeho financování podle možností v jednotlivých letech.

Program podpory vycházel dle sdělení MDS především ze studie „Program rozvoje vodních cest v ČR“ (dále jen „Marketingová studie“), kterou zpracovala v roce 1995 příspěvková organizace Dopravní rozvojové středisko Praha. Stěžejním bodem Marketingové studie bylo vyhodnocení společensko-ekonomické návratnosti pomocí analýzy výnosů a nákladů jednotlivých projektů rozvoje vodní dopravy formou tzv. vnitřního výnosového procenta – Internal rate of return (dále jen „IRR“).

Dne 21. července 1999 schválila vláda „Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“. MDS na základě úkolu z tohoto usnesení zpracovalo v listopadu 1999 „Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ (dále jen „Harmonogram 1999“), který vláda vzala dne 13. prosince 1999 na vědomí jako orientační a uložila ministru dopravy a spojů předložit do 30. 6. 2000 nový harmono-

gram (později posunula termín do 31. 12. 2000). V návaznosti na to vzala vláda dne 14. února 2001 na vědomí „Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ (dále jen „Harmonogram 2001“).

Financování MDS provádělo v rámci programu „Podpora vodních cest“, který Ministerstvo financí (dále jen „MF“) vede v databázi účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku (dále

jen „ISPROFIN“) pod kódem 327 520 (dále jen „Program 327 520“). Od 1. července 2000 převzal financování Programu 327 520 SFDI.

Přehled potřeb účasti státního rozpočtu podle základních programových dokumentů, skutečně proinvestované prostředky na Program 327 520 za roky 1997 – 2000 a objem předpokládaných prostředků potřebných k realizaci programů v roce 2001 (podle jednotlivých koncepčních materiálů) je uveden v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1

(v mil. Kč)

	1997	1998	1999	2000	1997 – 2000	2001
Program podpory	218,0	158,0	478,0	1000,0	1 854,0	1 195,0
Harmonogram 1999	–	–	–	166,0	–	668,0
Harmonogram 2001	–	–	–	305,0	–	357,0
Skutečně čerpáno	87,4	170,6	105,6	254,5*	618,1	405,4**

* MDS z rozpočtu 92,7 mil. Kč a SFDI z rozpočtu 161,8 mil. Kč, tj. celkem 254,5 mil. Kč.

** Rozpočet SFDI.

Ministerstvo zemědělství poskytovalo neinvestiční dotace k úhradě nezbytných nákladů přímo souvisejících s údržbou a provozem využívané a využitelné vodní cesty dopravně významné, z nichž byly kontrole podro-

beny náklady na opravu. Přehled o čerpání dotace na opravy v období 1998 až pololetí 2001 a rozpočet na rok 2001 je uveden v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 – Přehled dotací z kapitoly Ministerstvo zemědělství

(v mil. Kč)

	1998	1999	2000	2001*	2001 pol.	Skutečné čerpání
Povodí Vltavy	20,5	22,2	20,0	19,5	1,8	64,5
Povodí Labe	33,4	40,1	26,9	27,5	12,4	112,8

* Rozpočet.

U ŘVC a Povodí Labe a Povodí Vltavy (dále jen „Investoři“) byly podrobeny kontrole téměř všechny investiční akce financované státním rozpočtem (nebo SFDI), které se týkaly rozvoje, modernizace a údržby vodních cest.

II.

Zjištění týkající se koncepčního zabezpečení rozvoje vodních cest

1. MDS v Programu podpory zúžilo problematiku rozvoje vodních cest v ČR pouze na zlepšení plavebních podmínek Labe. V dalších navazujících materiálech (Harmonogramy 1999 a 2001) značně zvýšilo předpokládaný objem prostředků a prodloužilo termíny realizace investic do Labe.

MDS si pro účely zpracování koncepce rozvoje objednalo Marketingovou studii (viz část I), která obsahovala tyto tři hlavní výstupy:

- „a) z hlediska společenské návratnosti za nejefektivnější splavnění řeky Moravy do Hodonína (propojení na Dunaj);
- b) za časové nejdosazitelnější zkvalitnění plavebních podmínek na Labi;

c) za regionálně nejúčinnější projekt splavnění Odry a Ostravy.“

MDS výsledky Marketingové studie ve své koncepční činnosti využilo takto:

- určilo v Programu podpory jako prioritu projekt zkvalitnění plavebních podmínek na Labi. Na realizaci projektu předpokládalo financování v letech 1997 – 2005 ve výši 6 302 mil. Kč. Projekt „Splavnění Moravy“ s nejvyšším IRR zařadilo MDS společně s projektem „Splavnění Odry“ pouze do přípravy a realizaci odložilo až po roce 2005 (na přípravu vyčlenilo 25 mil. Kč). Celková investiční potřeba Programu podpory tedy činila 6 327 mil. Kč;
- v Harmonogramu 1999 zvýšilo investiční náročnost Labe na 8 894 mil. Kč oproti Programu podpory, přičemž projekt týkající se dolního Labe zvýšilo o 2 291 mil. Kč a o rok posunulo trvání jeho realizace. Termín dokončení úprav na Labi prodloužilo o 4 roky;
- v Harmonogramu 2001 uvedlo investiční potřebu Programu 327 520 ve výši 13 402 mil. Kč do roku 2010, což bylo oproti Programu podpory již o 7 075 mil. Kč více. Zvýšilo investiční potřebu na realizaci investičních záměrů na Labi o 4 280 mil. Kč a dále zařadilo od roku 2005 projekt „Splavnění Odry“ s investiční potřebou 1 828 mil. Kč do roku 2010 a od roku 2007 projekt „Splavnění Moravy“ s investiční potřebou 935 mil. Kč do roku 2010.

2. MDS zpětně neproověřovalo opodstatněnost a reálnost zařazení prioritních investičních akcí do ročních investičních potřeb Programu 327 520.

MDS zejména:

- přes podstatné posunutí termínu ukončení a zvýšení nákladů úprav na Labi o 68,3 % neprovedlo obdobné výpočty, jaké byly použity v návrhu Programu podpory, aby si ověřilo, že jsou investice na tyto projekty z hlediska společensko-ekonomického návratné;
- nárokovalo financování investičních akcí, které určilo jako prioritní, a které pak nebylo na tyto akce schopno určené prostředky proinvestovat, což bylo důsledkem nedostatečně a nereálně podložených koncepčních záměrů. MDS své finanční požadavky na státní rozpočet neupravilo a pak čerpalo přidělené prostředky na investiční akce, které jsou z hlediska vodních cest méně významné (např. tzv. „Baťův kanál“, „Plavební komora Kořensko“ atd.).

III.

Zjištění týkající se úrovně řízení investičního procesu realizace rozvoje vodních cest v ČR

1. MDS a Investoři vynakládali nebo předpokládali vynakládání prostředků na investiční akce, které jsou z hlediska společensko-ekonomické návratnosti rizikové nebo z jiných hledisek problematické.

- MDS při návrhu řešení zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi, které determinuje z hlediska plavebních parametrů vodní cestu a další charakter Labe, zanedbávalo následující investiční rizika:
- a) Nerespektovalo skutečnost, že při navrženém řešení problémů na dolním Labi dochází k podstatnému zvý-

šení investičních nákladů (minimálně o 50 %) a k prodloužení doby realizace (minimálně o jeden rok), což ve svých důsledcích může znamenat, že tato investice není ze společensko-ekonomického hlediska návratná.

- b) Celý projekt byl před ukončením kontroly ve stavu, kdy ještě nebylo vydáno územní rozhodnutí, neboť chybělo potřebné stanovisko MŽP.
- c) Dalším rizikem pro včasné ukončení projektu v prodlouženém termínu 2007 může být záporný postoj občanských iniciativ a řešení výjimky ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, protože kaňon Labe je součástí dvou chráněných krajinných oblastí. ŘVC doposud o udělení výjimky MŽP nepožádalo.
- Investoři při modernizaci plavebních komor na Labi navrhuji realizaci nebo realizují úpravy parametrů vodní cesty, které nemusí být potřebné. Jedná se především o prohlubování plavebních komor tak, aby byl zaručen plavební ponor 2,2 m. Na německém úseku Labe je však z ekonomických důvodů počítáno s maximálním plavebním ponorem 2 m. Obdobně na Vltavské vodní cestě jsou úpravy plavebních komor na ponor 2,2 m využitelné pouze v případě, pokud bude na tento parametr upravena plavební komora Hořín, která je památkově chráněna.

2. MDS neřídilo účinně proces realizace a financování záměrů formulovaných v Programu podpory.

O nesystematickém plánování finančního zabezpečení Programu 327 520 svědčí skutečnost, že MDS snižovalo v letech 1997 až 2000 prostředky směřující do tohoto programu příslušnými rozpočtovými opatřeními, jak je uvedeno v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3 – Prostředky státního rozpočtu (bez SFDI)

(v mil. Kč)

	1997	1998	1999	2000	Celkem
Investiční náročnost uvedená MDS*	218,0	158,0	478,0	305,0	1159,0
Schválený státní rozpočet	218,6	205,0	388,0	205,3	1016,9
Rozpočtová opatření	131,2	34,4	282,4	12,3	460,3
Prostředky po opatřeních	87,4	170,6	105,6	93,0	456,6

* V letech 1997 – 1999 v Programu podpory, v roce 2000 v Harmonogramu 2001.

MF vyhovělo v průběhu let 1998 – 2000 i čtyřem návrhům MDS na rozpočtová opatření, ve kterých mu umožnilo čerpat 3 18,4 mil. Kč na jiné účely než realizaci Programu 327 520.

Příčinu spatřuje NKÚ v nízké účinnosti procesu realizace a financování závěrů formulovaných v Programu podpory.

- a) MDS při výběru investičních akcí nepožadovalo od Investorů investiční záměry, nehodnotilo reálnost požadovaných prostředků. Investoři pak nebyli schopni značnou část rozpočtovaných prostředků realizo-

vat a realizovali investiční akce, se kterými MDS při sestavování rozpočtu k vztahu na realizaci Programu podpory nebo Harmonogramů 1999 a 2001 nepočítalo. Např.:

- Na investiční akce v rámci projektu Podpora rozvoje přístavů v letech 1997 – 1999 čerpali Investoři o 42,0 mil. Kč více, než MDS uvedlo v Programu podpory (70,0 mil. Kč oproti 28,0 mil. Kč). Jednalo se mj. o „servisní centrum pro plavidla v Praze“ za 29,9 mil. Kč a investiční akci „rekonstrukce přístavu v Lovosicích“ za 20,2 mil. Kč, se kterou MDS při sestavování rozpočtu na rok 1999 neuvažovalo a zařadilo ji až dodatečně.

- MDS nepožadovalo po ŘVC zdůvodnění, proč z původního návrhu limitu na Program 327 520 snížilo svůj požadavek na rozpočtový rok 1999 z 351 mil. Kč (únor 1999) na 71 mil. (v březnu 1999). Podstatná část původně navržených finančních prostředků byla směřována na financování projektu „Splavnění Labe do Pardubic“ ve výši 333 mil. Kč. MDS v listopadu 1999 zařadilo tento projekt v Harmonogramu 1999 mezi ekonomicky nezdůvodněné. Tentýž měsíc však MDS nárokovalo pro rok 2000 na realizaci i tohoto projektu částku 65 mil. Kč.
 - MDS uvolnilo v letech 1997 až 1999 celkem 37,2 mil. Kč na investiční akce v rámci projektu „Zvyšování spolehlivosti vodní cesty“, který mezi prioritní projekty zařadilo až v Harmonogramu 1999. Jednalo se především o investiční akci „sdružený objekt velínu“ plavební komory Střekov ve výši 33,0 mil. Kč;
- b) MDS nedostatečně spolupracovalo s Investory při konkretizaci a financování rozpočtových roků Programu 327 520. Např.:
- MDS projednávalo financování některých akcí s Povodím Labe a Povodím Vltavy bez spolupráce s ŘVC a bez znalosti disponibilních prostředků určených na Program 327 520. Nízký finanční objem, který byl realizátorům MDS na tyto akce přidělen, jim pak umožnil zdůvodňovat dělení uceleného předmětu zadání financované investiční akce na dvě etapy. Přitom v příslušných rozpočtových rocích byl navržen dostatek disponibilních prostředků.
 - MDS zařazuje do ISPROFIN jiné akce, než navrhují Investoři (zejména ŘVC);
- c) MDS nevěnovalo dostatečnou pozornost věcným a formálním náležitostem zařazování jednotlivých akcí do ISPROFIN. Tím se MDS vzdalo účinného nástroje pro ověření reálnosti finančních potřeb pro jednotlivé rozpočtové roky. Např.:
- Zařazování jednotlivých akcí do Programu 327 520 není mnohdy časově a věcně podloženo, chybí konkretizace a zdůvodnění navržených parametrů v příslušných formulářích ISPROFIN nebo tyto formuláře nejsou vyplněny vůbec, v návrzích na zařazení do ISPROFIN se vyskytují četné formální chyby atd.

3. ŘVC nezabezpečovalo důsledně investorský dozor.

ŘVC umožňovalo proplacení faktur provedených prací, které podle kontrolovaných dokladů a zjištění nebyly věrohodně prokázány. Např.

- ŘVC proplatilo dvě faktury za provedení prohrábek do-serem KOMATSU D 155. První z nich měla podle soupisu provedených prací kalkulaci s denním výkonem 1 686 m³ a druhá s denním výkonem 1 290 m³. V nabídce dodavatele byl uveden maximální denní výkon 700 m³/den a soudně znalecký posudek provedený Ústavem soudního inženýrství VÚT v Brně uváděl maximální denní výkon v desetihodinové směně 550 m³/den.

- ŘVC pověřuje formou mandátních smluv investorským dozorem firmy, které mají motiv tuto činnost neprovádět důsledně, protože jsou zainteresovány v přípravných a projektových fázích investice, atd.

4. Investoři při výběru obchodních partnerů ve veřejném zadávání postupovali netransparentně a v některých případech diskriminačně. Skutečnosti o průběhu veřejného zadávání nebyli schopni včas nebo vůbec doložit. Tento stav zvyšuje riziko z hlediska hospodárného nakládání s prostředky státního rozpočtu.

Investoři např.:

- ve 20 případech nejednoznačně vymezili předmět zakázky, a umožnili tak dodavatelům dodatečně zvýšit cenu nejméně o 66,0 mil. Kč oproti uzavřené smlouvě;
- ve třech případech nevyhlásili veřejné obchodní soutěže a uzavřeli smlouvy s nabídkovou cenou 56,6 mil. Kč. Z toho v jednom případě rozdělili ucelený předmět zadání v celkové hodnotě 33,2 mil. Kč;
- v osmi případech neprovedli výběrové řízení formou výzvy nejméně pěti, resp. třem zájemcům a uzavřeli smlouvy v celkové hodnotě 22,2 mil. Kč;
- v jednom případě znevýhodňovali účastníky tím, že na rozdíl od jiných nedostávali veškeré podklady. K jiným se v důsledku zvoleného nedostatečně objektivního postupu pro hodnocení nabídek chovali diskriminačně;
- ve dvou případech neověřili zákonným a prokazatelným způsobem kvalifikační předpoklady uchazečů, neodesílali orgánu dohledu změny cenových údajů a neuveřejňovali je v Obchodním věstníku;
- zejména oba státní podniky nezabezpečovaly dostatečně průběh veřejného zadávání po administrativní stránce.

Tento stav je také důsledkem toho, že MDS už v počátcích investičního procesu umožnilo, aby termíny zadávání zakázek byly již v příslušných formulářích ISPROFIN plánovány ještě před schválením projektové dokumentace nebo před skončením prací na přípravné dokumentaci. Tato skutečnost zakládá vysoké riziko, že předmět zakázky bude neúplný nebo ze zákonných a jiných důvodů nerealizovatelný.

5. MDS zanedbalo v systému řízení investičního procesu rozvoje a údržby vodních cest kontrolní subsystém.

O této skutečnosti svědčí to, že nejsou ověřovány změny návrhů investičních záměrů z hlediska celospolečenské návratnosti, není průběžně vyhodnocován soulad skutečnosti se záměrem a nejsou vyhodnocovány příčiny věcných změn v ISPROFIN. Věcně příslušné odborné útvary (tedy ty, které se zabývají problematikou rozvoje vodních cest) neprovedly ani jedinou kontrolu, která by prověřila účelnost, účinnost a hospodárnost použití prostředků státního rozpočtu poskytovaných na provoz, údržbu a rozvoj vodních cest.

6. Investoři při realizaci investičních záměrů programu rozvoje vodních cest a při údržbě vodních cest postupovali neodůvodněně vstřícně vůči svým dodavatelům.

Investoři např.:

- uzavírali smlouvy o dílo, jejichž podmínky byly odlišné od vítězných nabídek vzešlých z průběhu veřejné soutěže;
- v pěti případech uhradili dodavatelům bez smluvního vztahu 1,0 mil. Kč;
- v deseti případech tolerovali nedodržování termínů předání ukončení díla a termín prodloužili;
- ve třech případech nesankcionovali dodavatele za nesplnění smluvních podmínek;
- v jednom případě duplicitně hradili některé služby.

V.

VYHODNOCENÍ

MDS nemá zpracovávánu dlouhodobou koncepci, která by komplexně řešila alternativy a priority rozvoje vodní dopravy v ČR a jejich návaznost na další druhy doprav (dopravní řetězce). Jako základní koncepční materiál pro rozvoj vodní dopravy uvádí MDS Program podpory, který však má svými znaky střednědobý charakter a zabývá se především rozvojem vodních cest a zejména Labsko-vltavskou vodní cestou. Program podpory se opíral o výsledky Marketingové studie, ve které byla mj. uvedena společensko-ekonomická návratnost jednotlivých projektů rozvoje vodních cest v ČR. Další koncepční materiály (Harmonogramy 1999 a 2001) již řešily zejména priority a financování Labské vodní cesty, přičemž podstatně zvýšily nároky na prostředky státního rozpočtu a dobu výstavby, aniž by byla aktualizována analýza společensko-ekonomické návratnosti. Nedostatečné koncepční zabezpečení rozvoje vodní dopravy v ČR vytvořilo riziko, že prostředky SR nebudou společensko-ekonomicky návratné.

Investiční rizika nachází NKÚ především u navrhovaných úprav na dolním Labi, kde zvýšení nákladů a prodloužení doby realizace snížilo společensko-ekonomickou návratnost na minimum (dle výpočtů NKÚ kleslo

aktualizované IRR na nulovou hodnotu). Rizika dalších, zejména časových komplikací mohou vyplynout ze zákonných postojů míst, která se zabývají problematikou životního prostředí. Obdobná investiční rizika existují u rekonstrukcí plavebních komor na Labi a Vltavě; realizované vyšší parametry mohou být zbytečné vzhledem k záměrům na německém úseku Labe a časové nejistotě úprav dolního Labe.

Neujasněnost priorit na Labské vodní cestě a zanedbaná předprojektová příprava je příčinou častých změn jak v ISPROFIN, tak i v realizační fázi investičních záměrů, nevytváří optimální předpoklady pro hospodárné financování a účinné řízení investičního procesu realizace Programu 327 520.

Nesystematické finanční zabezpečování tohoto programu a přístup k registraci jednotlivých investičních záměrů do ISPROFIN oslabuje všeobecně důvěru co se týče investic do vodní dopravy jako celku.

To se odráží i v tom, že MDS pravidelně převádělo v letech 1998 – 2000 se souhlasem MF celkem částku 318,4 mil. Kč určenou na financování Programu 327 520 na jiné účely.

Systém řízení investičního procesu byl nedokonalý. Investorský dozor byl nedůsledný a kontrolní subsystém investičního procesu prakticky neexistoval. Investoři se při výběru dodavatelů v rámci procesu veřejného zadávání prací chovali neprůhledně a diskriminačně, což jim umožnila mimo jiné i absence prováděcích vyhlášek a vnitřních předpisů k zákonu č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, které by konkrétními a závaznými postupy vymezily průběh veřejného zadávání jednotlivých akcí.

Investoři při vlastní realizaci investičních záměrů postupovali vůči dodavatelům neodůvodněně vstřícně, a přebírali tak většinu finančních rizik na sebe.

Stávající systém koncepce a řízení investičního procesu rozvoje vodní dopravy v ČR je pro financování z hlediska zajištění účelnosti a hospodárnosti vynakládání prostředků státního rozpočtu nebo prostředků SFDI neúměrně rizikový.