

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií (PEF)



Bakalářská práce

Vliv Uberu na ekonomiku v Praze

Kateřina Rousová

© 2021 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kateřina Rousová

Ekonomika a management
Provoz a ekonomika

Název práce

Vliv Uberu na ekonomiku v Praze

Název anglicky

Uber's economy impact on Prague

Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je výzkum a analýza vlivu přepravní platformy Uber na ekonomiku v Praze. Dílčí cíle práce jsou: objasnit problematiku sdílení a sdílené ekonomiky a popsat vliv Uberu na ekonomiku ve světě.

Metodika

Práce se bude skládat ze dvou základních částí, teoretické a praktické.

V teoretické části budou popsány základní pojmy vztažené ke sdílení a sdílené ekonomice a o službě Uber. Následně bude popsáno, jak sdílení působí na cestovní ruch v Praze. Teoretická část práce bude vycházet z aktuálních odborných literárních zdrojů a statistik zveřejněných platformami a Českým statistickým úřadem.

V praktické části budou použita veřejně dostupná data a bude provedena analýza dopravní a mobilní společnosti Uber v rámci Prahy. Pomocí grafů a tabulek budou prezentovány dosažené výsledky.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Klíčová slova

Sdílení, sdílená ekonomika, služba, platforma Uber, cena, Praha, doprava, cestovní ruch.

Doporučené zdroje informací

BOTSMAN, R. – ROGERS, R. *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. London: Harper Collins, 2010. ISBN 978-0-00-739591-0.

FORET, M. – FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada, 2001. ISBN 80-247-0207-.

GANSKY, L. *The mesh: why the future of business is sharing*. New York: Portfolio/Penguin, 2010. ISBN 15-918-4430-4.

GOELDNER, C R. – RITCHIE, J R B. *Cestovní ruch : principy, příklady, trendy*. Brno: BizBooks, 2014. ISBN 978-80-265-0298-2.

HOLMAN, R. *Makroekonomie : středně pokročilý kurz*. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-541-1.

PICHRT, J. – BOHÁČ. R. – MORÁVEK. J. *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

STONE, B. *Uber a Airbnb mění svět. Příběhy sdílené ekonomiky*. Praha: Grada, 1919. ISBN 978-80-271-0779-7.

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Lenka Kopecká, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 10. 12. 2020

doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 1. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 07. 03. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Vliv Uberu na ekonomiku v Praze" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 13. 3. 2021

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Lence Kopecké Ph.D. za velmi přínosné rady a poskytnutí důležitých literárních podkladů, které mi byly při řešení problematiky velkým přínosem. Dále bych také ráda poděkovala rodině a hlavně mému příteli, který mne podporoval již od počátku mého psaní.

Vliv Uberu na ekonomiku v Praze

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá v současné době frekventovaným a kontroverzním tématem sdílené ekonomiky, s konkrétním zaměřením na platformu Uber. Hlavním cílem bakalářské práce je výzkum a analýza vlivu přepravní platformy Uber na ekonomiku v Praze. Dílčí cíle práce jsou: objasnit problematiku sdílení a sdílené ekonomiky, s konkrétním zaměřením na sdílení v oblasti dopravy, a popsat vliv platformy Uber na tuzemskou i světovou ekonomiku. K hlavním použitým metodám patří metody deskripce a analýzy. Text je rozdělen na teoretickou a praktickou část. V teoretické části je nejprve vymezen pojem sdílení a sdílená ekonomika, je prozkoumán vliv ekonomické krize v roce 2008 na sdílení, jsou představeny služby sdílené ekonomiky i výhody a nevýhody sdílené ekonomiky. Dále jsou představeny hlavní platformy pro sdílenou ekonomiku a konkrétně platforma Uber – historie jejího vzniku, obchodní vize, uživatelé, hodnocení nabízených služeb, bezpečnost a platby a konkurence na trhu, vliv Uberu na trh s automobily, cestovní ruch a celkovou kvalitu života uživatelů, právní regulace platformy Uber ve světě i v rámci Evropské unie. Teoretická část práce vychází z aktuálních odborných literárních zdrojů a statistik zveřejněných platformami a Českým statistickým úřadem. Praktická část charakterizuje vývoj automobilového trhu v Praze a České republice a analyzuje vliv Uberu na ekonomiku v Praze. V rámci praktické části je též provedeno šetření využití Uber v hlavním městě Praze. V závěru práce jsou zhodnoceny dosažené výsledky. V praktické části jsou použita veřejně dostupná data a je provedena analýza dopravní a mobilní společnosti Uber v rámci Prahy. Prostřednictvím grafů a tabulek jsou prezentovány dosažené výsledky, na jejichž základě je zhodnocen současný a budoucí dopad Uberu na tradiční taxislužby, s přihlédnutím k jeho právnímu postavení, konkurenci a měnícímu se trhu práce.

Klíčová slova: Sdílení, sdílená ekonomika, služba, platforma Uber, cena, Praha, doprava, cestovní ruch, taxislužba, automobil

Uber's economy impact on Prague

Abstract

The bachelor's thesis deals with the currently frequent and controversial topic of sharing economy, with a specific focus on the Uber platform. The main goal of the bachelor thesis is the research and analysis of the impact of Uber platform on the economy in Prague. The partial goals of the work are: to clarify the issue of sharing and sharing economy, with a specific focus on sharing in the field of transport, and to describe the impact of Uber platform on the domestic and global economy. The main methods used are the methods of description and analysis. The text is divided into theoretical and practical part. The theoretical part first defines the concept of sharing and sharing economy, examines the impact of the economic crisis in 2008 on sharing, the services of sharing economy and the advantages and disadvantages of sharing economy are introduced. Furthermore, the main platforms for sharing economy and specifically the Uber platform are presented – the history of its origin, business vision, users, evaluation of services offered, security and payments and market competition, Uber's impact on the car market, tourism and overall quality of life of its users, legal regulation of the Uber platform in the world and within the European Union. The theoretical part of the thesis is based on current literary sources and statistics published by platforms and the Czech Statistical Office. The practical part characterizes the development of the automotive market in Prague and the Czech Republic and analyzes the influence of Uber on the economy in Prague. Within the practical part, a survey of the use of Uber in the capital city of Prague is also performed. At the end of the thesis, the achieved results are evaluated. In the practical part, publicly available data are used and an analysis of the transport and mobile company Uber within Prague is performed. Graphs and tables present the results achieved, based on which the current and future impact of Uber on traditional taxi services is evaluated, with respect to its legal status, competition and the changing labor market.

Keywords: Sharing, sharing economy, service, Uber platform, price, Prague, transport, tourism, taxi service, automobile

Obsah

1 Úvod.....	8
2 Cíl práce a metodika	10
2.1 Cíl práce	10
2.2 Metodika	10
3 Teoretická část.....	12
3.1 Pojem sdílení a sdílená ekonomika	12
3.1.1 Vznik sdílené ekonomiky	14
3.1.2 Vliv ekonomické krize v roce 2008 na sdílení	15
3.1.3 Služby sdílené ekonomiky	16
3.1.4 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky.....	18
3.2 Platformy pro sdílenou ekonomiku.....	19
3.3 Platforma Uber	21
3.3.1 Vznik společnosti.....	21
3.3.2 Obchodní vize	22
3.3.3 Uživatelé	23
3.3.4 Hodnocení služeb.....	24
3.3.5 Bezpečnost a platba	25
3.3.6 Konkurence na trhu.....	26
3.4 Vliv sdílení na trh s automobily, cestovní ruch a kvalitu života.....	27
3.4.1 Dopady na trh s automobily.....	28
3.4.2 Vliv na cenu s automobily v dané lokalitě.....	29
3.4.3 Ekonomický úspěch.....	30
3.5 Právní regulace sdílené ekonomiky	30
3.5.1 Regulace Uberu ve světě.....	32

3.5.2	Regulace Uberu v EU	33
4	Praktická část	35
4.1	Vývoj trhu automobilů v Praze i ČR.....	35
4.2	Vliv Uberu na ekonomiku v Praze	36
4.3	Šetření využití Uber.....	37
4.4	Používání aplikace Uber.....	40
4.5	Srovnání Uberu s ceníky a službami běžných taxislužeb v Praze.....	42
4.6	Strukturované rozhovory s uživateli Uberu.....	44
5	Zhodnocení výsledků.....	47
5.1	Srovnání Uber s konkurenty v Praze	48
5.2	Zhodnocení Uberu v Praze z legislativního hlediska	49
6	Závěr.....	50
7	Seznam použitých zdrojů.....	53

Seznam obrázků

Obrázek 1 Konceptuální ekonomický model sdílené ekonomiky (CMCE)	17
Obrázek 2 Hlavní trasy řidičů pro platformu Uber v Praze	39
Obrázek 3 Nejvytíženější body pro platformu Uber v Praze	39
Obrázek 4 Podoba aplikace Uber při objednání jízdy z Václavského náměstí na Letiště Václava Havla Praha s odhadovaným rozmezím výše jízdného	41

Seznam tabulek

Tabulka 1 Příklady platforem sdílené ekonomiky a digitálních platforem	17
Tabulka 2 Ceník služeb Uber v Praze k datu 26.12.2019 v Kč	36
Tabulka 3 Porovnání služeb Uber, Liftago a Bolt (Taxify)	37
Tabulka 4 Metriky využití služeb Uber v Praze	38
Tabulka 5 Srovnání cen Uberu s ceníky běžných taxislužeb.....	42

Seznam grafů

Graf 1 Celosvětový počet uživatelů služby Uber v letech 2017-2020 v mil.	24
Graf 2 Odhadované tržní podíly společnosti typu taxi v Praze dle odhadu řidičů a expertního odhadu.....	40
Graf 3 Celosvětový výsledek hospodaření společnosti Uber v letech 2017 – 2020 v mld. dolarů	47

1 Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá v současné době velmi frekventovaným i kontroverzním tématem sdílené ekonomiky, s konkrétním zaměřením na platformu Uber. Jak narůstá popularita služeb sdílené ekonomiky, roste i zájem o jejich právní regulaci, kterou ztěžují rozdíly v charakteru služeb nabízených v rámci tradiční a sdílené ekonomiky. Spolu se stále větší dostupností mobilního internetu roste množství firem, které fungují online prostřednictvím mobilních aplikací. Zároveň roste obliba tzv. on-demand služeb (tedy služeb na požádání), pro které je typická snaha pokud možno rychle uspokojovat potřeby zákazníků. Služby na vyžádání uživatelům umožňují uspokojit své potřeby přímo v okamžiku, kdy a kde je potřebují, okamžitě a v mnoha případech bez omezení. Sdílená ekonomika je ekonomický model definovaný jako peer-to-peer (P2P) získávání, poskytování nebo sdílení přístupu ke zboží a službám, kterou usnadňuje komunitní online platforma. Sdílená ekonomika je založena na krátkodobých peer-to-peer transakcích ke sdílení využívání nečinných aktiv a služeb nebo k usnadnění spolupráce. Často zahrnuje nějaký druh online platformy, která propojuje kupující a prodávající. V současné době sdílená ekonomika rychle roste a vyvíjí se, na druhou stranu ale také čelí významným výzvám v podobě regulační nejistoty a obav ze zneužití.

Co se týká struktury textu, text je rozdělen na teoretickou a praktickou část. Nejprve jsou definovány cíle práce a metodologie použitá pro jejich naplnění (k použitým metodám patří metody deskripce, analýzy a rozhovoru s uživateli aplikace Uberu v Praze). V teoretické části je nejprve vymezen pojem sdílení a sdílená ekonomika, je prozkoumán vliv ekonomické krize v roce 2008 na sdílení, jsou představeny služby sdílené ekonomiky i výhody a nevýhody sdílené ekonomiky. V následující kapitole jsou představeny hlavní platformy pro sdílenou ekonomiku. Další kapitola se již konkrétně zaměřuje na platformu Uber – historii jejího vzniku, obchodní vizi, uživatele, hodnocení nabízených služeb, bezpečnost a platby a konkurenci na trhu. Následující kapitola se zaměřuje na vliv Uberu na trh s automobily, cestovní ruch a celkovou kvalitu života uživatelů. Prostor je věnován též právní regulaci platformy Uber jak ve světě, tak v rámci Evropské unie. Praktická část nejprve stručně popisuje vývoj automobilového trhu v Praze a České republice a následně se zaměřuje na analýzu vlivu Uberu na ekonomiku v Praze. V rámci praktické části je též provedeno šetření využití Uber v hlavním městě Praze, popsáno používání aplikace Uber,

provedeno srovnání Uberu s ceníky a službami běžných taxislužeb v Praze a strukturované rozhovory s uživateli aplikace. V závěru práce jsou zhodnoceny dosažené výsledky.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je výzkum a analýza vlivu přepravní platformy Uber na ekonomiku v Praze. Dílčí cíle práce jsou následující: objasnit problematiku sdílení a sdílené ekonomiky, s konkrétním zaměřením na sdílení v oblasti dopravy, a popsat vliv platformy Uber na tuzemskou i světovou ekonomiku. Hlavní cíl lze v souladu s metodou SMART považovat za dosažitelný a reálný. Stanovený cíl je zároveň dostatečně konkrétní a je definován způsob, jak ho dosáhnout. Plnění hlavního cíle je rozděleno na několik dílčích cílů (etap), při jejichž plnění text práce zkoumá problematiku z různých hledisek a postupuje od obecného ke konkrétnímu.

2.2 Metodika

Bakalářská práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části jsou popsány základní pojmy týkající se sdílení, sdílené ekonomiky a služby Uber. Je popsán vznik sdílené ekonomiky, vliv ekonomické krize v roce 2008 na sdílení a sdílenou ekonomiku, jsou charakterizovány služby sdílené ekonomiky a výhody a nevýhody sdílené ekonomiky. Následně jsou popsány jednotlivé platformy sdílené ekonomiky a konkrétně platforma Uber – okolnosti vzniku společnosti, její obchodní vize, uživatelé, hodnocení služeb, bezpečnost a platba a konkurence na trhu. Následující podkapitola se věnuje jejímu vlivu na automobilový trh, vlivu na cenu s automobily v dané lokalitě a ekonomickému úspěchu. Je též popsána právní regulace sdílené ekonomiky – regulace Uberu ve světě a v Evropské unii. V praktické části je pak popsán způsob působení sdílení na cestovní ruch v Praze. Teoretická část práce vychází z aktuálních odborných literárních zdrojů a statistik zveřejněných platformami a Českým statistickým úřadem. K hlavním použitým metodám patří metody deskripce, analýzy a rozhovoru s uživateli aplikace Uberu v Praze (konkrétně jde o řízený strukturovaný rozhovor (pen and paper interview) jako techniku sběru dat, kdy výzkumník pokládá náhodně vybraným respondentům otázku za otázkou podle předem připraveného seznamu, respondenti na ně odpovídají a odpovědi jsou zaznamenávány a následně vyhodnoceny. Tato metoda je v praxi často používána ke zjišťování spokojenosti respondentů s nějakým produktem (v tomto případě spokojenosti s používáním aplikace Uber). Strukturovaný rozhovor je jedna z historických metod sběru dat, která se používá

pro relativně menší velikosti vzorků populace, kdy jsou otázky kladeny respondentům dotazníkovým způsobem. Jde o relativně jednodušší techniku sběru dat. Deskripce je předstupněm pro další analýzu zkoumané problematiky. Pomocí deskripce je zkoumaný jev systematicky popsán. *„Deskripce se snaží objevit odpovědi na otázky „Kdo?, Co?, Kdy?, Kde? a Jak? se stalo. Deskripce má charakter exploratorního výzkumu.“* (Molnár, 2012, s. 40). Prostřednictvím analytické metody je zkoumaný problém rozčleněn na jednotlivé části, s cílem odhalit jeho různé vlastnosti a vzájemné vztahy mezi jednotlivými komponenty. *„Analýza je proces faktického nebo myšlenkového rozčlenění celku (jevu, objektu) na část. Je to rozbor vlastností, vztahů, faktů postupující od celku k částem. Analýza umožňuje odhalovat různé stránky a vlastnosti jevů a procesů, jejich stavbu, vyčleňovat etapy, rozporné tendence apod. Analýza umožňuje oddělit podstatné od nepodstatného, odlišit trvalé vztahy od nahodilých.“* (Molnár, 2012, s. 42).

3 Teoretická část

V teoretické části je nejprve vymezen pojem sdílení a sdílená ekonomika, je prozkoumán vliv ekonomické krize v roce 2008 na sdílení, jsou představeny služby sdílené ekonomiky i výhody a nevýhody sdílené ekonomiky. V následující kapitole jsou představeny hlavní platformy pro sdílenou ekonomiku. Další kapitola se již konkrétně zaměřuje na platformu Uber – historii jejího vzniku, obchodní vizi, uživatele, hodnocení nabízených služeb, bezpečnost a platby a konkurenci na trhu. Následující kapitola se zaměřuje na vliv Uberu na trh s automobily, cestovní ruch a celkovou kvalitu života uživatelů. Prostor je věnován též právní regulaci platformy Uber jak ve světě, tak v rámci Evropské unie. Teoretická část práce vychází z aktuálních odborných literárních zdrojů a statistik zveřejněných platformami a Českým statistickým úřadem.

3.1 Pojem sdílení a sdílená ekonomika

Pojem sdílení označuje společné využívání (distribuci či dělení) prostoru či zdroje. V užším pojetí znamená sdílení společné či střídavé využívání statků. Sdílení je základní součástí existence člověka jako součásti společnosti a má vliv na posilování jeho sociálních vazeb a zajištění kvalitního života (Scholz a Falk, 2020). Co se týká vymezení pojmu sdílená ekonomika: „*Sdílenou ekonomikou rozumíme sdílení skupinových statků různými uživateli, kteří se finančními platbami podílí na jejich financování majitelem. Sdílená ekonomika je sociálně-ekonomický ekosystém založený na sdílení lidských a přírodních zdrojů. Sdílení zahrnuje vytváření hodnot, produkci, distribuci, obchod a spotřebu zboží a služeb různými lidmi a organizacemi.*“ (Veber, Krajčík, Hruška a kol., 2016, s. 8).

Sdílená ekonomika se stává stále populárnějším způsobem, k získání finančních prostředků ve svém volném čase nebo prostřednictvím svého nevyužitého majetku. Zákazníci díky sdílené ekonomice využívají výhod dostupnějších služeb. Sdílená ekonomika tedy umožňuje lidem zpeněžit svůj čas nebo hmotný majetek, zatímco spotřebitelé získají levnější služby odstraněním prostředníka. Společnosti jako Uber a Airbnb (služba na sdílení domovů) zažívají rychlý rozvoj. Sdílená ekonomika přinesla změny v mnoha průmyslových odvětvích, ale právě Uber byl jedním z průkopníků sdílení zdrojů v oblasti dopravy, konkrétně taxislužeb. Tradiční taxislužby byly díky tomu nuceny

změnit své služby a budou muset nadále hledat nové způsoby nabízení svých služeb za účelem získání konkurenční výhody. Díky své orientaci na online platby, sledování GPS, systémy hodnocení a širokou síť řidičů nabízí Uber větší míru transparentnosti a flexibility. Je na vládách a jiných právních subjektech, aby vhodně regulovaly Uber a zajistily, aby jeho cenová politika byla spravedlivá a nezakládala se na škodlivých daňových režimech nebo predátorských cenách. K rozmachu Uberu došlo především díky zákazníkům, kteří Uber upřednostňovali před tradiční taxislužbou. Lze konstatovat, že trh je řízen rozhodováním jednotlivých spotřebitelů a řada výhod Uberu oproti tradičním taxislužbám zvyšuje poptávku po jeho službách. Z objektivního hlediska Uber nabízí lepší podmínky pro zákazníky i zaměstnance. Zákazníci dostávají rychlejší a kvalitnější služby a zaměstnanci flexibilitu, kterou by s největší pravděpodobností v tradiční taxislužbě nezískali. S příchodem internetu v devadesátých letech minulého století, jeho zrychleným rozvojem na počátku nového tisíciletí a recesí začínající v roce 2007 se začaly rozvíjet nové formy podnikání. Informační a komunikační technologie umožnily vzestup tzv. společné spotřeby a získávání, poskytování nebo sdílení přístupu ke zboží a službám koordinovaným prostřednictvím komunitních online služeb (Hamari, Sjöklint a Ukkonen, 2015). Kolaborativní spotřeba, obecněji známá jako ekonomika sdílení, je důležitá, protože snižuje náklady na koordinaci mezi členy organizace, a když hovoříme o taxislužbách, snižuje náklady prostředníků potřebných ke spojení spotřebitelů a řidičů (Pepić, 2018).

Rychlý rozvoj sdílené ekonomiky ovlivnil především rozmach digitálních technologií. Nejvíce se sdílená ekonomika uplatňuje v odvětví ubytování, dopravy a finančních služeb. *"Tyto společnosti, mezi nimiž vynikají firmy zprostředkovávající sdílení jízdy - Uber, Lyft a Didi Chuxing - a služba na sdílení domovů Airbnb, se postavily zkonstatěným regulátorům, zastaralým zákonům a starodávným způsobům podnikání. Bez přehánění lze říci, že tito internetoví partyzáni pomohli změnit způsob, jakým dnes cestujeme po městech i mezi nimi."* (Stone, 2019, s. 9). Nedávné změny v globální ekonomice odhalily a zesílily fenomén sdílení, směňování, půjčování, obchodování, pronájmu, darování a výměny. Od obrovských internetových tržišť, jako jsou eBay a craigslist, až po rozvíjející se odvětví, jako jsou půjčky typu peer-to-peer (Zopa) a sdílení automobilů (Zipcar), fenomén kolaborativní spotřeby narušuje zastaralé způsoby podnikání a mění nejen to, co konzumujeme, ale jak to konzumujeme. Tyto společnosti a organizace nově určují způsob výměny, oceňování a vytváření zboží a služeb v oblastech tak

rozmanitých, jako jsou finance a cestování, zemědělství a technologie, vzdělávání a maloobchod (Botsman a Rogers, 2010, s. 1). „Vzhledem k tomu, že platformy často působí ve více státech, dostává se jejich uživatelům možnost využít známý program nejen ve svém domovském státě, ale i v zahraničí. Z tohoto podchycení zahraniční klientely pak plyne i určitá konkurenční výhoda velkých nadnárodních platform oproti lokálním řešením, která nemají přesah přes hranice jednoho státu. Fenomén sdílení pak bývá často zastiňován fenoménem platform a začíná se hovořit nejen o sdílené ekonomice ale také o ekonomice platform.“ (Kruliš, 2017, s. 2).

3.1.1 Vznik sdílené ekonomiky

V této kapitole je popsán koncept sdílení a zároveň je prozkoumáno, jak trend ekonomiky sdílení vznikl, z jakých kořenů trend sdílené ekonomiky vzešel a jak se z něj stal globální marketingový trend. Důležitou otázkou je, proč se tento typ ekonomiky nazývá ekonomika sdílení. Její zodpovězení umožní pochopit tržní a netržní faktory, které vedly ke vzniku tohoto marketingového trendu. Nejprve je důležité pochopení konceptu sdílení, a jestli to, co se děje v rámci sdílené ekonomiky, je sdílení v obvyklém smyslu tohoto slova. Podle řady autorů je v tomto případě sdílení realizováno zcela unikátním způsobem. Výměna v ekonomice sdílení je umožněna díky faktorům, které vedly ke globálnímu šíření nového typu ekonomiky. Roli hraje i fakt, že tento trend globálního marketingu od svého vzniku čelí mnoha výzvám. Ekonomika sdílení je navržena pro spotřebitele tak, aby získali dočasný přístup ke zboží a službám, aniž by si je museli kupovat. Tzn. došlo k posunu od touhy po vlastnictví k dočasnému přístupu ke statkům. Ekonomika sdílení je fenomén 21. století, který přinesl změny především v odvětví ubytování, dopravy, osobních služeb, médií a zábavy. Růst ekonomiky sdílení v řadě průmyslových odvětvích zdůrazňuje výzvy a příležitosti a zároveň poskytuje řadu možností, jak umožnit spotřebitelům získávat inovativní zkušenosti. Příčiny vzniku sdílené ekonomiky byly primárně sociální (např. sociální vztahy a problémy životního prostředí), ekonomické (nadměrná spotřeba, hospodářské a energetické krize apod.) a technické. Rozvoj informačních a komunikačních technologií a vznik sociálních médií přispěly k šíření sdílení zboží a služeb prostřednictvím online platform (Sung et al., 2018).

3.1.2 Vliv ekonomické krize v roce 2008 na sdílení

Nový model podnikání podporovaný ekonomikou sdílení stanovil nová pravidla a funkce založené na online platformách a vyvinuté novou generací podnikatelů. Řada ekonomů a odborníků v dané oblasti diskutovala o tom, jaké spouštěče byly zodpovědné za rychlý vzestup ekonomiky sdílení. Jednou z hlavních hnacích sil byla finanční krize v roce 2008. Finanční krize ve Spojených státech nevyhnutelně vedla k útlumu ekonomické aktivity a následné globální recesi, která přispěla k evropské krizi státního dluhu. Tato skutečnost však měla také jeden pozitivní důsledek - vznik nového hnutí podnikatelů v online prostředí, kteří vnímali krizi jako příležitost pro společenskou změnu. V situaci, kdy lidé kvůli ekonomické krizi nemají dostatek ekonomických zdrojů, jsou nuceni hledat alternativy k udržení svého životního stylu. Někteří odborníci tento vývoj považovali za začátek destrukce kapitalistického trhu shora, který nahradil individualismus kolektivismem a solidaritou a ustoupil období postkapitalismu. Kapitalismus začal být narušován vytvářením něčeho dynamičtějšího, co bylo ve starém systému zpočátku téměř neviditelné, ale co posunulo ekonomiku k novým hodnotám a chování. Jedním z katalyzátorů ekonomiky sdílení byla tedy globální recese. Finanční krize byla hybnou silou sdílené ekonomiky, na druhou stranu v historii došlo na celém světě k několika hospodářským krizím. V čem byla nyní situace odlišná? Proč se ekonomika sdílení formuje ve 21. století a ne dříve? Při vývoji nového typu ekonomiky hrál roli jeden zásadní faktor – internet (Carrión, 2016).

Internet funguje jako katalyzátor sdílené ekonomiky. Sdílené ekonomiky fungují již tisíciletí, ale internet v posledních letech podporoval rozvoj ekonomiky sdílení tím, že usnadnil propojení spotřebitelů a poskytovatelů zboží a služeb a snížil transakční náklady (Fremstad et al., 2017). Například weby jako Airbnb, Uber a SnapGoods propojují spotřebitele a pronajímatele, zatímco online platební systémy usnadňují uhrazení plateb za poskytnuté služby. Kromě toho může internet podporovat důvěru ve sdílení uživatelů prostřednictvím recenzí a hodnocení poskytovaných služeb. Uživatelé mohou také použít sociální média k identifikaci pronajímatelů kteří jsou přáteli nebo mají společné přátele (The rise of the sharing economy, 2013).

3.1.3 Služby sdílené ekonomiky

Služby sdílené ekonomiky nabídly spotřebitelům nové způsoby nákupu, používání i opětovného použití produktů každodenní potřeby. Zatímco termín sdílená ekonomika byl původně používán k definování služeb sdílení peer to peer, v dnešní době se tento termín používá obecně k označení online tržišť, která uživatelům umožňují nabízet a využívat jakýkoli druh zboží nebo služby. Spolu s růstem konkurence a dostupnějších trhů pomohly služby sdílené ekonomiky podpořit vytvoření integrovanější komunity, která mezi sebou sdílí produkty a zdroje. Ekonomika sdílení předefinovala způsob, jakým lidé přemýšlí o službách a majetku, a vytvořil nový ekonomický model, který se zaměřuje spíše na sdílení než na vlastnictví. Sdílení přístupu ke zboží a službám se stalo akceptovaným obchodním modelem v celé řadě průmyslových odvětví a změnilo způsob, jakým lidé obchodují a žijí své životy. Pojem sdílená ekonomika popisuje ekonomický model, kdy si jednotlivci půjčují nebo pronajímají aktiva (zboží či služby), která jsou ve vlastnictví jiného jednotlivce. Její rozvoj je podporován obzvláště cennými aktivy, která nejsou plně využívána. Jde například o jednotlivce, kteří využívají sdílenou ekonomiku tím, že pronajímají své vozidlo ostatním, pronajímají náhradní ložnice, nebo ti, kteří plní úkoly pro ostatní jednotlivce. Co se týká podílu sdílené ekonomiky na světové ekonomice, podle zprávy Brookings Institution ekonomika sdílení vzroste ze 14 miliard dolarů v roce 2014 na 335 miliard dolarů do roku 2025 (Yaraghi a Ravi, 2017).

Tabulka 1 přehledně ukazuje příklady platforem sdílené ekonomiky, digitálních platforem a sektory, ve kterých působí:

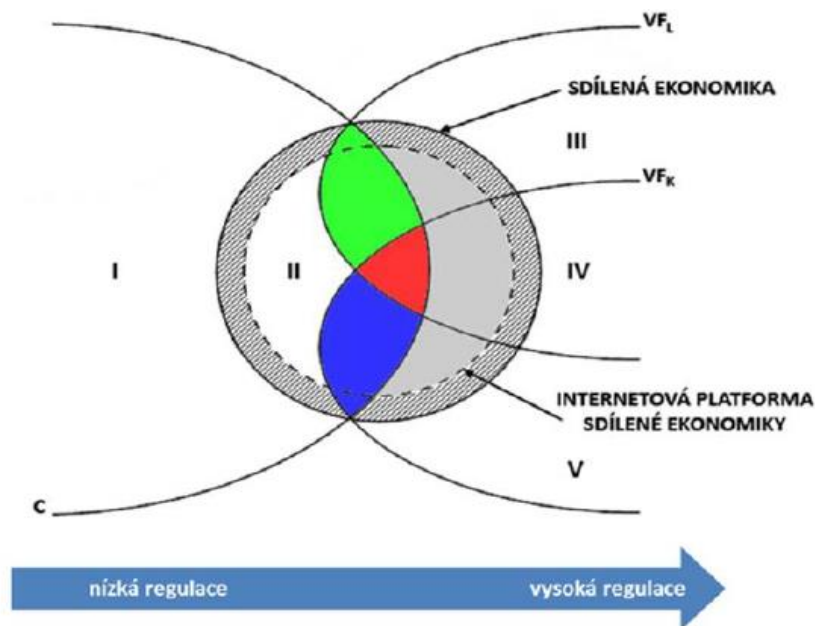
Tabulka 1 Příklady platforem sdílené ekonomiky a digitálních platforem

Statky	Sektor	Mezinárodní	Domáci
Hmotné	Doprava Ubytování	Uber Taxify Airbnb	Liftago Rekola
Nehmotné	Finanční- crowdfunding P2P lending Služby-profesionální, osobní Vzdělávání	Kickstarter Indiegogo LendingClub Funding Circle Innocentive TaskRabbit Coursera Khan Academy	Zonky Seduo Nostis LidskáSíla.cz Doginni

Zdroj: Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 12

Obrázek 1 ukazuje tzv. konceptuální ekonomický model sdílené ekonomiky (CMCE) znázorňující vztahy a chování entit v prostředí sdílené ekonomiky:

Obrázek 1 Konceptuální ekonomický model sdílené ekonomiky (CMCE)



Zdroj: Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 33

Dva základní sektory ekonomiky - domácnosti C a podniky - interagují. Pro domácnosti je charakteristické vlastnictví výrobních faktorů (kapitál, práce). Naproti tomu podniky chtějí produkovat statky a služby, které si domácnosti koupí s cílem maximalizovat svůj užitek. „*Ve vztahu ke sdílené ekonomice pak ze strany domácností dochází ke sdílení výrobních faktorů práce (oblast III., platformy na work sharingu), kapitálu (oblast V. platformy jako Airbnb) či práce i kapitálu zároveň (oblast IV. platformy jako Uber, pokud řidič používá vlastní automobil).*“ (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 33). Ke sdílení dochází i mimo sdílenou ekonomiku či mimo digitální platformu. Naopak některé služby jsou realizovány prostřednictvím digitální platformy, ale nedají se zařadit do služeb sdílené ekonomiky. Šrafovaná oblast ukazuje klasickou sdílenou ekonomiku bez zapojení digitálních platforem. Zelená oblast znamená sdílení pouze výrobního faktoru práce (VFL), červená oblast sdílení výrobního faktoru práce i kapitálu (VFK) (osobního majetku i osobní práce), modrá oblast sdílení výrobního faktoru kapitálu (osobního). „*Regulačně nejvýznamnější z pohledu veřejné správy je světle šedou barvou označený srpek (jako měsíc). V této oblasti jsou vlastněny statky za účelem zisku.*“ (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 33).

3.1.4 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky

Rozmach sdílené ekonomiky přináší řadu výhod, ale také některé nevýhody. Co se týká ekologických přínosů, základem sdílené ekonomiky je sdílení zdrojů, což napomáhá snižovat plýtvání a zvyšovat udržitelnost. V různých průmyslových odvětvích jsou jasně viditelné přínosy sdílené ekonomiky pro životní prostředí. Ve světě módy expanduje trh oblečení z druhé ruky přístupný prostřednictvím platforem jako eBay a Depop. Tím, že dávají starým oděvům nový život, pomáhají spotřebitelé snižovat emise generované výrobou zboží a snižovat množství odpadu. Uživatelé spolupracují též v boji proti plýtvání potravinami pomocí aplikací jako OLIO, která usnadňuje výměnu přebytečných potravinářských produktů nebo zbytků. Mezi kladné aspekty sdílené ekonomiky patří výhody pro vlastníky vozidel a přínosy pro životní prostředí. Například u soukromých vozidel je odhadováno, že tato vozidla nejsou po dobu 95 % jejich životnosti používána. Ekonomika sdílení má příznivý dopad na životní prostředí, protože sdílené zdroje snižují individuální spotřebu energie díky tomu, že lidé sdílejí energeticky náročné statky

(Yaraghi a Ravi, 2017). V oblasti dopravy jsou spolujízdy důležitým příkladem ekologicky šetrných řešení poháněných sdílenou ekonomikou.

Rozvoj sdílené ekonomiky přináší i ekonomické výhody. Vyvolává tlak na zvyšování technické a informační gramotnosti lidí, čímž se zvyšuje počet nabízejících a poptávajících. Sdílená ekonomika též přináší nové podnikatelské nápady, protože propojuje lidi s nápadem, ale bez finančních prostředků s lidmi, kteří mají k dispozici volné finance. Další možností, jak prostředky získat, je poskytovat služby prostřednictvím platformy sdílené ekonomiky, čímž se dají získat vhodné zdroje na realizaci podnikatelského nápadu. Dalšími výhodami jsou efektivnější využívání komodit, snadné setkávání poptávky a nabídky v různých oborech a vysoká flexibilita (What are the advantages of the sharing economy?, 2020).

Naopak nevýhodou jsou obavy o zajištění bezpečnosti služeb sdílené ekonomiky. Většina platform sdílení ekonomiky je totiž založena na důvěře a hodnocení uživatelů. Další nevýhodou je nedostatečné právní ošetření sdílené ekonomiky, kdy v mnoha případech chybí její regulace, která by dohlížela na produkty a služby vyměňované během těchto transakcí. Digitálně řízená peer-to-peer povaha modelu sdílení ekonomiky nefunguje zcela v souladu se současnými zákony a předpisy a služby sdílení ekonomiky nemusí vyhovovat určitým předpisům, což na druhé straně pomáhá udržovat poskytované služby dostupnější. Zatímco sdílená ekonomika nabízí velkou flexibilitu v pracovní době, cestování a svobodě, příjmy z ní jsou nestabilní. Pracovníci musí platit za obchodní náklady (údržba, pojištění atd.), které jim z jejich příjmů značnou část odvádějí. Hrozbou jsou též možné daňové úniky (Neuburger, 2019).

3.2 Platformy pro sdílenou ekonomiku

V současné době existují různé platformy pro sdílenou ekonomiku. Kromě platformy Uber jde například o Airbnb, Couchsurfing a BlaBlaCar. Airbnb je jednou z nejznámějších platform v rámci sdílené ekonomiky, umožňuje komukoli přeměnit svůj náhradní pokoj nebo domov na ubytování a poskytuje levnou možnost ubytování pro turisty z celého světa. V této souvislosti je koncept ekonomiky sdílení relativně nový pojem a nový základ pro obchodní modely současných startupů. Zvláštní význam pro

společnosti, které fungují na základě sdílené ekonomiky oproti takzvaným tradičním společnostem, mají snížené náklady. Souvisejícím pojmem je koncept vzájemné produkce, který zahrnuje koordinovanou spolupráci mezi mnoha jednotlivci usnadňovanou využíváním internetu a dalších sdílených zdrojů. Další odlišnou charakteristikou tohoto typu výroby na rozdíl od tradičních organizací je relativně zploštělá hierarchie mezi členy organizace (komunity). Společná výroba založená na společné komunitě však není synonymem pro sdílenou ekonomiku, což je termín, který se plně rozvinul po recesi v roce 2008. Po globální recesi a rostoucí míře nezaměstnanosti se mnoho jednotlivců uchýlilo k využití jediných zbývajících zdrojů, které měli kromě svých dovedností. Zboží a služby, které bylo nákladné získat, ale byly na trhu vyhledávané, začaly být nabízeny za (obvykle krátkodobé) nájemné na internetu. Již zmíněným příkladem je AirBnB: místo toho, aby zákazníci platili za drahý hotel nebo dokonce kupovali nemovitosti, měli nyní online platformu, kde si mohli za flexibilních podmínek pronajmout byty, pokoje nebo domy. Významné náklady, které se obvykle objevují v pohostinství, například za marketing jsou vyloučeny a cena je tak mnohem nižší. Kromě toho mnoho důležitých aspektů sdílené ekonomiky přilákalo mnoho uživatelů: časově úsporný online rezervační systém, který rychle uspokojí nabídku a poptávku. V průmyslových odvětvích, která využívají tradiční obchodní modely, jako jsou běžné hotelové a taxislužby, musí ti, kteří hledají, a ti, kteří dodávají službu nebo produkt, obvykle koordinovat své požadavky z hlediska času, ceny, dostupnosti a administrativního zpracování. Společnosti založené na sdílené ekonomice se do značné míry spoléhají na online systémy, kde jsou potřeby zákazníků uspokojeny velmi rychle a ceny jsou obvykle dohodnuty v době rezervace (What are the advantages of the sharing economy?, 2020).

Lze identifikovat šest hlavních hospodářských odvětví, v nichž hraje sdílená ekonomika stále významnější roli: spotřební zboží (služba NeighborGoods poskytuje uživatelům snadno použitelnou platformu pro sdílení spotřebního zboží, které je k dispozici pro použití uživatelům v jejich sousedství); finanční služby (Lending Club a Funding Circle jsou velké platformy typu peer-to-peer, které nabízejí jednotlivcům i podnikům příležitost půjčit si peníze bez banky jako prostředníka); osobní služby (jestliže má uživatel problém dokončit jakýkoli úkol, může ho zadat prostřednictvím platformy TaskRabbit, Handy nebo Upwork uživateli, který je ochoten a schopen jej dokončit); profesionální služby (služby klientům poskytují například platformy a-connect, Work

Market, HourlyNerd a Universal Avenue); přepravní služby (platforma Uber nabízí aplikaci, která umožňuje uživatelům odeslat žádost o jízdu, která je odeslána řidiči Uberu, který svým vlastním vozem odveze uživatele do požadovaného cíle); cestování a ubytování (platforma Airbnb umožňuje uživatelům nabízet své domy a byty za poplatek dalším uživatelům. Samotné Airbnb poskytuje více pokojů než hotelové giganty, jako je například síť hotelů Hilton. K dalším platformám patří Couchsurfing, onefinestay nebo Love Home Swap) (Regulatory implications of the sharing economy, nedatováno).

Lze rozlišovat dva základní typy platform: kapitálové (předmětem sdílení jsou nevyužívané statky a motivem sdílení snaha o maximalizaci jejich využití) a pracovní platformy (které myšlenku sdílení chápou v abstraktnějším smyslu - předmětem sdílení nejsou statky, ale nadbytečný čas, který jedinec poskytuje nad rámec své standardní činnosti - tzv. on-demand economy) (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform, 2017, s. 16-17).

3.3 Platforma Uber

Populární služba sdílení jízd Uber nepochybně ovlivnila odvětví taxislužby tím, že nabídla nižší ceny, rychlejší a kvalitnější služby a také vyšší míru transparentnosti, pokud jde o výběr řidičů a nastavení tarifů. Vystává nevyhnutelně otázka: představuje Uber loajální nebo neloajální cenovou konkurenci taxislužbám tím, že nabízí výrazně nižší ceny, snižuje fixní náklady a obchází prostředníky? Je otázkou, zda je Uber novým způsobem poskytování přepravních služeb, přináší do odvětví větší transparentnost a spravedlivou soutěž, nebo zda narušuje dříve spravedlivý trh. Jestliže platí druhý případ, prostřednictvím regulace by se Uber mohl stát novým standardem v přepravě služeb (Pepić, 2018). Obchodní model společnosti Uber lze zkoumat prostřednictvím nákladů, cenového systému, výdělků řidičů a pracovních podmínek.

3.3.1 Vznik společnosti

Uber Technologies je americká společnost, kterou v roce 2008 založili Travis Kalanick a Garrett Camp s cílem propojit lidi, kteří potřebují cestovat, s řidiči automobilů, kteří jsou schopni a ochotni je řídit. První cesta se uskutečnila v roce 2010 ve městě San

Francisco, kde má společnost v současnosti sídlo, a od té doby se služba nepřestala rozšiřovat po celém světě. Systém funguje prostřednictvím mobilní aplikace, kterou lze stáhnout do smartphonů. Prostřednictvím geolokační technologie identifikuje nejbližší řidiče a nasměruje je k vyzvednutí cestujícího. Společnost rovněž vyvinula dopravní logistickou službu spojující různá místa ve městě. Uber je v podstatě technologická společnost, která spojuje zákazníky s nezávislými poskytovateli jízdních služeb, restauracemi a rozvozy jídel, sítí veřejné dopravy, poskytovateli e-kol a dalšími možnostmi mobility. Se stejnou technologií a koncepcí propojuje přepravce s dopravci v nákladním průmyslu. Společnost s 22 000 zaměstnanci dosáhla v loňském roce ročních tržeb ve výši 12,9 miliard amerických dolarů. Hlavním trhem Uberu jsou Spojené státy s téměř sedmdesátiprocentním tržním podílem a 41,8 miliony uživatelů. Jeho největším konkurentem je Lyft, který měl v únoru letošního roku 30% podíl na trhu. Druhým trhem je Brazílie se 17 miliony uživateli (The history of Uber, 2020).

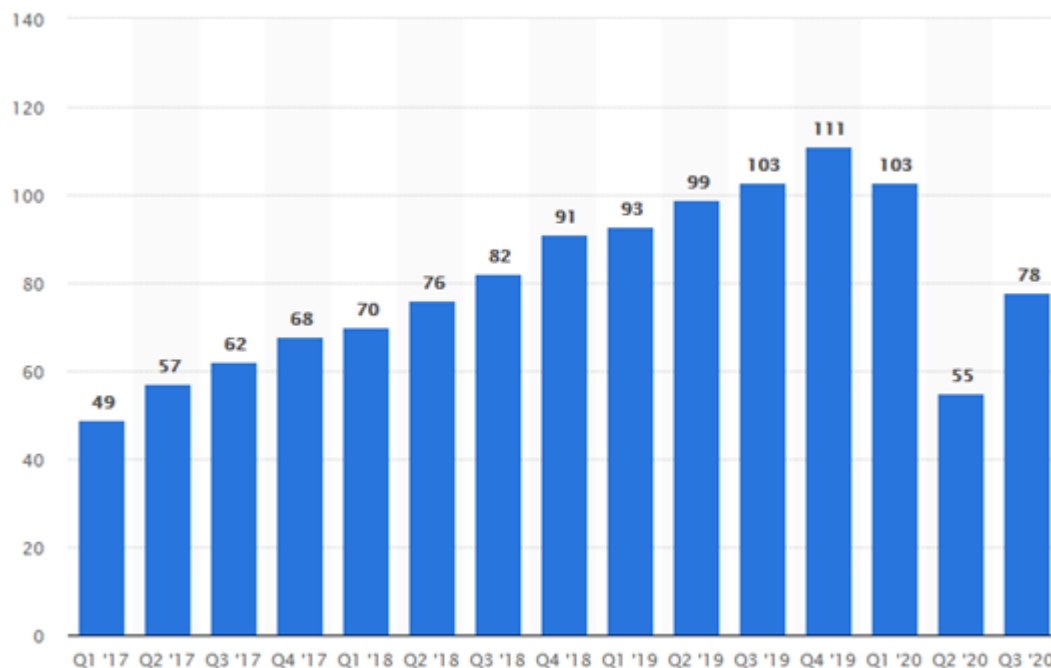
3.3.2 Obchodní vize

Poslání, vize a hodnoty společnosti Uber motivují 60 % zaměstnanců společnosti. Kromě výše mzdy je mise společnosti nejdůležitější motivací v jejich práci pro 10 % zaměstnanců společnosti Uber. 27 % zaměstnanců uvádí, že hlavním důvodem, proč zůstávají v Uberu, je poslání společnosti Uber. Na otázku, komu se v práci cítí nejvěrnější, 6 % zaměstnanců uvedlo poslání a vizi společnosti Uber. Zatímco prohlášení o vizi se zaměřuje na budoucnost a na to, čím se chce organizace stát, poslání se zaměřuje na současnost a na to, co organizace dělá. Zatímco společnosti běžně zaměřují prohlášení o poslání a vizi, je důležité obojí rozlišovat. Co se týká poslání společnosti Uber: posláním společnosti Uber je přinášet dopravu pro všechny a všude. Vizí Uberu je vytvoření chytřejší dopravy s menším počtem automobilů a lepším přístupem. Doprava, která je bezpečnější, levnější a spolehlivější; doprava, která vytváří více pracovních příležitostí a vyšší příjmy pro řidiče (Skrabanek, 2020). Uber vítá lidi ze všech možných prostředí, kteří hledají příležitost pomoci budovat budoucnost, kde se každý a všechno může pohybovat samostatně. Hodnoty prezentuje Uber následujícím způsobem: Stavíme globálně, žijeme lokálně. Jsme posedlí zákazníkem. Oslavujeme rozdíly. Děláme správnou věc. Chováme se jako vlastníci. Vytrváme. Ceníme si myšlenek nad hierarchií. Děláme velké odvážné sázky (Uber Mission, Vision & Values, 2020).

3.3.3 Uživatelé

Pro řadu uživatelů je právě Uber jako aplikace nabízející spolujízdy nejlepším příkladem moderní ekonomiky „na vyžádání“. Na rozdíl od tradičních taxíků, které vyžadují, aby zákazníci zavolali automobil na ulici nebo zavolali na centrální dispečink, umožňují tyto aplikace uživatelům požádat o jízdu pomocí svého smartphonu, sledovat řidiče v reálném čase a nabídnout integrovanou platbu a systém hodnocení. Řidiči těchto služeb jsou často zaměstnanci na částečný úvazek, kteří používají své vlastní vozidlo a kombinují svou práci spojenou s jízdou s jinými zdroji příjmů. Například průzkum provedený v roce 2015 mezi řidiči Uberu zjistil, že přibližně šest z deseti řidičů kromě řízení pro Uber pracuje i v jiném zaměstnání. Na druhou stranu pouze 15 % dospělých Američanů uvedlo, že někdy využili službu typu Uber nebo Lyft. Polovina všech Američanů (51 %) tyto služby zná, ale ve skutečnosti je nevyužila, zatímco třetina (33 %) o těchto službách nikdy předtím neslyšela. Zejména dostupnost těchto služeb je geograficky omezena. Až na několik výjimek jsou z velké části k dispozici pouze v městských oblastech a jejich blízkém okolí. Většina uživatelů využívá spolujízdu sporadicky: 26 % uživatelů služby využívá každý měsíc, dalších 56 % je využívá méně často. Naproti tomu pouhá 3 % respondentů uvádí, že tyto služby využívají denně nebo téměř denně, zatímco 14 % uvádí, že je používají každý týden. Uber je služba oblíbená mezi mladými lidmi, obyvateli měst a vysokoškolskými studenty. Stejně jako u mnoha nových technologií se využití služby výrazně liší podle věku. Zhruba jedna čtvrtina respondentů byla ve věku 18 - 29 let (28 %) a jeden z pěti respondentů ve věkové skupině 30 - 49 let (19 %) využil tuto službu, na druhou stranu pouze 4 % Američanů starších 65 let má se službou zkušenost. Nebyly přitom zjištěny žádné podstatné rozdíly ve využití služby z globálního pohledu, mezi pohlavími nebo rasami (Smith, 2016). Z celosvětového hlediska ukazuje vývoj počtu uživatelů služby Uber dále uvedený graf č. 1:

Graf 1 Celosvětový počet uživatelů služby Uber v letech 2017-2020 v mil.



Zdroj: <https://www.statista.com/statistics/833743/us-users-ride-sharing-services/>

3.3.4 Hodnocení služeb

Uber je vnímána jako společnost nabízející městskou automobilovou službu s místními (ale ne globálními) síťovými výhodami. Podle některých autorů Uber není jen městský (má dosah i na předměstí), není pouhým autoservisem (participuje v logistice a dopravě) a spolupracuje s dalšími podniky na vytváření globálních síťových výhod. Prvním rozdílem v poskytovaných službách je systém dynamických cen řízený počítačovými algoritmy, které pracují s uživatelskými daty shromážděnými z mobilní aplikace Uber. V době prudkého nárůstu poptávky, například v sobotu v noci nebo v deštivých dnech, je poptávka nadměrná. V důsledku toho chybí nabídka dostupných vozidel. Na základě počtu uživatelů, kteří aplikaci otevřou (ale nemusí nutně požadovat jízdu), algoritmus vypočítá procentní nárůst ceny, který způsobí nižší poptávku a vyšší nabídku. Tímto způsobem se určitá část uživatelů rozhodne nepožádat o jízdu, protože nárůst cen je příliš velký, a určitá část řidičů se rozhodne, že se pro jízdu zpřístupní, protože nárůst cen je dostatečně vysoký. Další analýza ukazuje, že i při určitém nárůstu cen je jízda Uberem levnější než jízda taxíkem (Gabel, 2016).

Od svého oficiálního spuštění v roce 2011 se Uber rozšířil do více než 630 měst po celém světě a od roku 2015 poskytl více než jednu miliardu jízd. Nedlouho poté, co společnost Uber začala nabízet své služby po celých Spojených státech, si tradiční taxikářské společnosti začaly uvědomovat možné důsledky nové, levnější a rychlejší dopravní služby. Celý tradiční průmysl taxislužby mohl být ve vážném nebezpečí od nového konkurenčního subjektu. Hlubší pohled na cenovou politiku Uberu, známou také jako systém dynamických cen, ukázal, že Uber nabízí většinou mnohem nižší cenu za jízdu než taxíky. Lze konstatovat, že tradiční taxislužby mohou ochránit svůj podíl na trhu pouze hledáním způsobu, jak nabídnout konkurenceschopnější ceny. Na druhou stranu konkurenceschopné ceny jsou pouze jedním z faktorů, které přispívají k vítězství společnosti Uber nad taxislužbami. Další výhody, jako je rychlost a kvalita služeb, stejně jako jejich dostupnost, je obtížnější napodobit, a poskytují tak Uberu ještě větší konkurenční výhodu. Nicméně problém možných daňových úniků (ačkoliv nejde o nelegální daňové úniky, protože Uber využívá pouze právních mezer) dává kritikům společnosti Uber navrch. Podle nich je Uber schopen nabídnout nižší ceny, protože neplatí tolik daní jako místní taxislužby. Ke zvláštnostem cenového systému Uber patří dynamické ceny, cena, která závisí nejen na vzdálenosti, ale také na čase potřebném k dosažení cíle, na rozdíl od tarifů taxislužeb, které závisí pouze na vzdálenosti mezi počátečním a koncovým bodem (How Uber's dynamic pricing model works, 2020).

3.3.5 Bezpečnost a platba

Uber aplikuje několik bezpečnostních kroků pro platby za poskytované služby. Silné ověřování zákazníků (SCA) je nové nařízení EU ovlivňující online platby v celé Evropě. Je to způsob, jak chránit účet klienta a udržovat platební kartu v bezpečí během plateb. Za účelem boje proti podvodům vyžaduje SCA ověření online plateb. Primárně ovlivňuje online platby prováděné kreditními nebo debetními kartami vydanými v Evropském hospodářském prostoru (EHP). Uber pracuje s tímto nařízením a zároveň se snaží o to, aby platby byly co nejplynulejší. Změny spočívají v tom, že při provádění platby bude zákazník muset před dokončením nákupu potvrdit svoji totožnost. Tento krok zabezpečení proběhne formou dvoufaktorového ověřování a probíhá v bance klienta. Jakmile je nákup dokončen, klient je převeden zpět. Požadavky na ověření závisí na online platební aktivitě klienta a mohou se u jednotlivých obchodníků lišit. I když se žádosti

mohou zdát do značné míry náhodné, může si zákazník všimnout určitých vzorů. Může například očekávat, že větší nákupy, zejména nákupy nad 30 EUR, budou vyžadovat ověření častěji než menší nákupy. Provedením následujících akcí může zákazník začít provádět nový bezpečnostní krok a zajistit, aby platební proces zůstal plynulý: zkontrolovat, zda má jeho banka správné kontaktní údaje a seznámit se s metodami ověřování banky (An extra security step for payments, 2020).

3.3.6 Konkurence na trhu

Mezi hlavní konkurenty Uber patří společnosti Lyft, Didi Chuxing, Grab, Ola, Cabify, Careem, Bolt, Yandex.Taxi, Via a Gojek. Společnost Lyft, Inc. vyvíjí, prodává a provozuje mobilní aplikaci, která nabízí k pronájmu vozidla, skútry, systém sdílení jízdních kol i rozvoz jídla. Společnost sídlí v San Francisku v Kalifornii a působí v 644 městech v USA a 12 městech v Kanadě. S 30% podílem na trhu je Lyft po Uberu druhou největší společností nabízející spolujízdu ve Spojených státech. Ke službě uživatelé obvykle přistupují prostřednictvím mobilní aplikace. Uživatelé si zde nastaví osobní profil se jménem, telefonním číslem, dalšími informacemi a předvolbami plateb (nejčastěji pomocí kreditní karty, některého z elektronických platebních systémů, v některých případech i hotovosti). Řidiči nabízející jízdy musí splňovat požadavky na věk, zdravotní stav a typ automobilu, musí vlastnit řidičský průkaz a smartphone nebo tablet. V řadě měst musí vozidla každoročně projít bezpečnostní kontrolou. Některá města také vyžadují, aby řidiči vlastnili živnostenské oprávnění. Řidiči jsou upozorněni před jízdou v případě, že bude trvat déle než 45 minut. Po každé transakci se řidiči a zákazníci mohou navzájem hodnotit a uživatelé s nízkým hodnocením mohou být deaktivováni. Řidiči si musí stáhnout mobilní aplikaci Lyft do svého smartphonu, zaregistrovat se, zadat platné telefonní číslo a zadat platný způsob platby (buď kreditní karta, dárková karta Lyft nebo odkaz na účet Apple Pay, Peněženka Google nebo PayPal) (Yeo, 2021).

Druhým hlavním konkurentem Uberu je Didi Chuxing („DiDi“) – světová platforma pro mobilní dopravu a lokální dopravní služby. Společnost nabízí řadu služeb založených na mobilních aplikacích pro více než 550 milionů uživatelů v asijsko-pacifické oblasti, Latinské Americe a Rusku, včetně přivolání taxi, P2P spolujízd, autobusu, jízdních kol a e-kol, přepravy a logistiky a finančních služeb. Desítky milionů majitelů automobilů,

řidičů a přepravních partnerů mají díky platformě DiDi k dispozici flexibilní pracovní uplatnění a příjem a dokončí více než 10 miliard objednávek ročně. Denní objem jízd přesáhl během prvního týdne v říjnu 2020 60 milionů. Společnost DiDi se navíc zavázala spolupracovat s tvůrci politik, taxislužbami, automobilovým průmyslem a dalšími komunitami při řešení globálních problémů v oblasti dopravy, životního prostředí a zaměstnanosti pomocí lokalizovaných inteligentních řešení inovací v dopravě. Jejím cílem je budování bezpečného, inkluzivního a udržitelného dopravního ekosystému pro města budoucnosti (DiDi. About Us, 2021).

3.4 Vliv sdílení na trh s automobily, cestovní ruch a kvalitu života

Co se týká vlivu dopravy na cestovní ruch, lze konstatovat, že nespolehlivý a neefektivní systém veřejné dopravy může být překážkou úspěšného rozvoje odvětví cestovního ruchu v destinaci. Platforma Uber může v takovém případě vhodně doplňovat systém veřejné dopravy a hrát významnou roli při stimulaci ekonomiky cestovního ruchu zvyšováním mobility turistů a dostupnosti atrakcí. Platforma Uber napomáhá budování kvalitního systému veřejné dopravy. Doprava hraje v cestovním ruchu zásadní roli a je nepostradatelným prvkem při rozvoji destinací. Efektivní a pohodlný dopravní systém v destinaci zvyšuje spokojenost turistů a zvyšuje počet navštívených zajímavých míst, což vede k lepšímu obrazu destinace a její konkurenceschopnosti. Umožňuje také efektivní správu návštěvníků a snižuje dopravní zácpy. Dobře vyvinutý dopravní systém tedy nejen zvyšuje turistickou aktivitu v cílové destinaci, ale též pomáhá vytvářet pozitivní obraz destinace, což vede ke zvýšení objemu cestování v dané oblasti a tím i k vyšším výdajům turistů. Při uplatnění stejné logiky může nespolehlivý a nepřátelský dopravní systém v cílové destinaci fungovat jako překážka pro turistickou mobilitu a dostupnost. Ačkoli se specifická situace v jednotlivých zemích liší, dopravní systémy jsou považovány za špatně organizované v řadě regionů, zejména kvůli chybějící dopravní infrastruktuře a špatné údržbě stávající infrastruktury. Důsledkem je zvýšená čekací doba, nižší mobilita cestujících a nižší bezpečnost dopravy. Nestabilní a neorganizovaný systém veřejné dopravy může brzdit rozvoj cestovního ruchu, protože brání turistům v přístupu k zajímavým místům a zařízením služeb a omezuje jejich rozsah pohybu (Park et al., 2020). Rozvoj infrastruktury však vyžaduje značné množství zdrojů a času. Díky rozvoji informačních technologií a platformě Uber mohou turisté využívat alternativní dopravu,

kteřá využívá již dostupná vozidla. Je považována za reprezentativní formu ekonomiky sdílení, která je podle Botsman (2013) ekonomikou postavenou na distribuovaných sítích propojených jednotlivců a komunit namísto centralizovaných institucí, transformujících procesy výroby, konzumace, financování a učení.

Co se týká vlivu Uberu na kvalitu života, lze říci, že kvalita života se v průběhu let po vynálezu internetu výrazně zlepšila. Internet propojil lidi po celém světě, usnadnil jejich vzájemnou interakci a podnikání. Internet usnadnil zavádění inovací po celém světě. Jednou z těchto inovací je právě platforma Uber. Díky ní se lidé mohou efektivněji dostat z jednoho místa na druhé. Tato služba je svým způsobem podobná odvětví taxi, ale na rozdíl od ní našla efektivnější způsob, jak integrovat internet do svých služeb. Tato inovace zlepšila kvalitu života lidí, neboť zjednodušuje jejich životní styl, snižuje uhlíkovou stopu a poskytuje globální příležitosti. Smartphony a aplikace Uber mají schopnost pomáhat organizovat život prostřednictvím možnosti cestovat na vyžádání, zavádění hodnotících systémů a pohodlných elektronických plateb (Chen, 2017).

3.4.1 Dopady na trh s automobily

Cílem této kapitoly je analyzovat dopad služeb sdílení jízd, jako jsou Uber a Lyft, na dopravní a automobilový trh. Technologie sdílených jízd, která je usnadněna stále lepší dostupností chytrých mobilních telefonů, měla značné dopady na odvětví klasických taxislužeb. Co se týká dlouhodobých dopadů sdílených jízd pro automobilový průmysl obecně, pesimistické scénáře předpovídají klesající objemy prodeje vozidel. Řada účastníků automobilového průmyslu se obává dopadu sdílených jízd. Názory související s touto otázkou obvykle spadají do jednoho ze dvou táborů. Na jedné straně jsou technologičtí optimisté, kteří si v blízké budoucnosti představují společnost, ve které občané sdílejí jízdy a flotily autonomních automobilů dominují silnicím. Naproti tomu jiní poukazují na různé regulační a technologické problémy, které pravděpodobně zpomalí pokrok směrem k tomuto novému světu. Pro prodejce, finančníky a výrobce je objem prodeje automobilů rozhodujícím faktorem jejich finančního úspěchu. Jelikož sdílení jízd existuje jen krátkou dobu, je pravděpodobně příliš brzy na to identifikovat jakýkoli strukturální zlom, ke kterému by mohlo dojít v důsledku rozšíření této nové technologie (Automobilový průmysl. Znovuobjevení automobilu, 2019).

3.4.2 Vliv na cenu s automobily v dané lokalitě

Nové trendy v mobilních technologiích, jako je rozvoj služeb pro sdílení automobilů, vedly mnoho průmyslových analytiků ke zkoumání toho, jak tyto trendy ovlivní automobilový průmysl. Z jejich výzkumů vyplynuly protichůdné vize budoucnosti, od dramatického poklesu prodeje vozidel po neočekávané výnosy a zisky. Vycházeli přitom ze znalostí o chování účastníků dopravy, preferencích spotřebitelů a provozních charakteristik nových služeb mobility. V posledních několika letech začaly nové mobilní služby přitahovat pozornost uživatelů dopravy, médií, veřejných orgánů a sektoru dopravy obecně. Prostřednictvím svých inovativních způsobů zlepšování mobility získávají tyto služby určitou míru kontroly nad oblastí dopravy. Růst nových služeb v oblasti mobility po celém světě přináší řadu důsledků pro automobilový průmysl, například větší využívání nových služeb by mohlo snížit vlastnictví automobilů u osob, které nepoužívají soukromé vozidlo jako svůj hlavní způsob dopravy a místo toho používají veřejnou dopravu, kolo nebo chodí pěšky. To bude znamenat určité ztráty v prodeji nových i ojetých vozidel, na druhou stranu tyto ztráty budou pravděpodobně nízké. Služby jako carsharing navíc přispějí k většímu obratu vozidel a kratší délce života vozidla, což částečně působí proti silám, které snižují prodej vozidel (The Impact of New Mobility Services on the Automotive Industry, 2016).

Nejdůležitější dopad, který budou mít nové mobilní služby na automobilový průmysl, se tedy nebude týkat objemu prodeje vozidel, ale spíše způsobu, jak zákazníci budou s vozidly interagovat, jejich očekávání od vozidel a způsobu jejich používání. Nové služby mění způsob, jakým lidé používají a oceňují osobní vozidla. Nové služby také pravděpodobně přispějí ke změně preferencí uživatelů, od vlastnictví vozidla směrem k užívání vozidel. Rostoucí rozšiřování a přijímání nových služeb v oblasti mobility již nyní vybízí výrobce vozidel, aby přehodnotili své stávající obchodní modely a prozkoumali nové. Nové mobilní služby jako Uber přinášejí pro výrobce automobilů více příležitostí než hrozeb. Nové služby znamenají nový zdroj příležitostí pro automobilový průmysl: možná partnerství s novými firmami v oblasti mobility a technologií, investice do začínajících podniků v oblasti mobility, nové příležitosti ve výzkumu a vývoji, prodej vozového parku poskytovatelům mobilních služeb, nové modely financování vozidel apod. (The Impact of New Mobility Services on the Automotive Industry, 2016).

3.4.3 Ekonomický úspěch

Uber je ekonomicky úspěšný mimo jiné proto, že dokázal identifikovat některé velmi specifické potřeby uživatelů, které tradiční taxislužby nebo automobilové služby dosud neuspokojily: požadavek na jízdu zasláný odkudkoli, stylová a pohodlná jízda a bezproblémová platba. Uber uspěl, neboť splňuje potřebu, kterou ostatní účastníci na trhu nesplňují. To ho odlišuje od jeho konkurentů. Uber propojuje řidiče nabízející jízdy a cestující, kteří je hledají online. Potenciální cestující si stáhnou aplikaci, která jim umožní požádat o nejbližší dostupný automobil Uber na svém smartphonu. Společnost nevlastní automobily, ale přihlašuje soukromé řidiče, kteří jsou ochotni poskytovat jízdy placícím cestujícím, a předává požadavky na jízdu přímo jim. *„Uberu se podařilo vytvořit obrovský volný trh, který je řízen hlavně nabídkou a poptávkou. Dokázal také zbourat monopol klasického taxi a naučil lidi chápat zvýšení cen v době dopravní špičky.“* (Bláha, 2018). Jeho úspěch podporuje i fakt, že *„Uber zaměstnává početný tým špičkových ekonomických expertů, kteří fungují jako firemní think-tank.“* (Bláha, 2018).

3.5 Právní regulace sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika poskytuje spotřebitelům přístup ke zboží a službám prostřednictvím sdílení peer-to-peer, které je koordinováno prostřednictvím komunitních online služeb. Tento obchodní model v současné době přitahuje velkou pozornost, protože ze dvou hlavních hráčů, Airbnb a Uber, se staly globální mocnosti, které narušily fungování souvisejících průmyslových odvětví. Tyto společnosti čelí též výzvám současné legislativy, které vyvolávají řadu otázek. V současné době neexistují žádná jasná pravidla pro řízení a regulaci sdílené ekonomiky. Naopak technologie, klíčová hybná síla pro sdílení služeb, jim umožňuje rychle se rozvíjet. Jednou z budoucích výzev bude přijít na to, jak přijmout tuto stále rostoucí a rozvíjející se ekonomiku a její obrovský potenciál přidané hodnoty a zároveň ji regulovat tak, aby umožňovala bezpečnou a spravedlivou soutěž. Vzhledem k tomu, že oblast práva sdílí se sdílenou ekonomikou řadu funkcí a řešila mnoho stejných otázek, s nimiž nyní zápasí aktéři uvnitř i vně ekonomiky sdílení, mohou se poučit ze staletého vývoje právních pravidel a ochranných opatření, jimiž se řídí oblast práva. Způsob, jakým bylo právo regulováno v posledních dvou stoletích, vykazuje mnoho charakteristických znaků nového přístupu k regulaci, a lze také uvažovat o modelech nové správy v přístupu k regulaci ekonomiky sdílení. Cílem formulování přístupu k regulaci

ekonomiky sdílení by mělo být dosažení rovnováhy mezi inovacemi a ochranou spotřebitele (podporovat experimentování a inovace, aniž by byla ohrožena bezpečnost spotřebitele) (Brescia, 2016). Jak upozorňuje analýza sdílené ekonomiky provedená Sekcí pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, v rámci sdílené ekonomiky lze pozorovat odlišnost anglosaského a kontinentálního práva. „V tzv. *common law* legislativní rámec flexibilně na nové jevy reaguje skrze judikaturu. Operujeme-li v kontinentálním právu, ocitáme se ve velice složité situaci a jsme konfrontováni se subjekty, které v našem pojetí právo porušují.“ (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform, 2017, s. 1). Radikální změna existujícího právního prostředí by mohla být na jednu stranu řešením, na druhou stranu je nežádoucí a v podstatě nemožná. „Snahou je nalézt taková řešení, díky kterým bude možno i nadále případně i ve zvýšené formě využívat digitální technologie, přičemž vhodně nastaveným regulačním rámcem dojde k eliminaci negativních externalit (např. dopad na trh práce či na veřejné rozpočty).“ (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform, 2017, s. 3).

Regulační orgány by měly Uberu umožnit provoz, ale za přísnějších předpisů, aby zajistily, že spotřebitelé budou moci těžit z výhod, a řidiči budou pracovat za rovných podmínek. Sdílená ekonomika pomáhá především uživatelům, kteří chtějí sdílet svá aktiva online a využívat je tak efektivněji. Takové zvýšení efektivity však může být pro tradiční ekonomiku nákladné. Výrobci mohou sledovat pokles zisků v důsledku poklesu poptávky po jejich produktech. Právě Uber je jedním z nejrychleji rostoucích startupů po celém světě, na druhou stranu jeho rychlý vzestup vedl k masivním demonstracím provozovatelů tradičních taxislužeb. Soudy v řadě zemí zakázaly nebo omezily služby společnosti Uber z důvodu nekalé soutěže. Zatímco jiné online platformy spolujízdy jako Lyft a Sidecar používají podobné obchodní modely, právě Uber se díky své velikosti a rychlému celosvětovému růstu nachází v samotném centru debat (Ondřejová a Zvoníček, 2020).

Například v Brně bylo v roce 2018 vydáno předběžné opatření, které zakázalo Uberu v tomto městě jezdit. Ústavní soud tak vyhověl stížnosti taxislužby Lido Taxi Radio. Jak konstatoval Soudní dvůr Evropské Unie, Uber poskytuje přepravní služby podle podmínek, které kvalifikoval nejen jako zprostředkování služeb pomocí aplikace, ale i jako dopravní službu. Uber ve své reakci uvedl, že „rozhodnutí Ústavního soudu respektuje, ačkoliv podle ní neodráží způsob, jakým aktuálně funguje. Mezitím jsme změnili model,

jakým na celém světě podnikáme, včetně České republiky, kde usilovně pracujeme na tom, abychom byli partnerem měst i taxikářů. V současné době v Praze přijímáme pouze řidiče s taxikářskou licenci.“ (Labuda, 2018). Dosud nebylo rozhodnuto o (ne)legálnosti služeb Uberu v České republice. Podle taxikářů je Uber nekalá konkurence, neboť řidiči nejsou povinni splňovat stejné podmínky jako řidiči klasických taxislužeb. Podle Ivana Přikryla sdílená ekonomika předběhla pozitivní právní úpravu. Upozorňuje na nálezný Ústavního soudu sp. Zn. III ÚS 1889/20, který se věnoval sporu řidiče Uberu v Praze, který poskytoval taxislužby bez příslušného živnostenského oprávnění. Řidič podle svých slov službu vykonával pouze jako přivýdělek, ne jako taxislužbu. *„Případ skončil až u Nejvyššího správního soudu, který potvrdil, že jde o výkon práce řidiče taxislužby. Ústavní soud stanovisko Nejvyššího správního soudu potvrdil.“* (Přikryl, 2020).

Právní předpisy upravující práva spotřebitelů na národní i nadnárodní úrovni jsou komplexní. V jejich rámci je spotřebitel chráněn jako slabší smluvní strana uzavírající smlouvu s podnikatelem (prodejcem) - jde o tzv. vztah B2C (business-to-consumer). Aplikace těchto předpisů na sdílenou ekonomiku je problematická, neboť v ní uzavírají dohodu dva rovné subjekty – tzn. jde o vztah C2C (consumer-to-consumer), respektive P2P (peer-to-peer). *„I zde lze však poukázat na to, že s ohledem na okolnosti bude strana reprezentovaná „poskytovatelem“ často v mnohem lepším postavení, než „uživatel“, jehož postavení se blíží postavení spotřebitele. S ohledem na rozmanitost služeb a statků poskytovaných v rámci sdílené ekonomiky tomu však nemusí být nutně vždy, přičemž je nutno brát v úvahu postavení jak poskytovatele, tak uživatele vůči dané platformě. Obě tyto smluvní strany mohou být vůči platformě jako zprostředkovateli v postavení spotřebitele.“* (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform, 2017, s. 19).

3.5.1 Regulace Uberu ve světě

V posledních letech sílily kontroverzní snahy velkých světových měst o regulaci trhu s taxislužbami. Společnostem Uber, Lyft a dalším službám nabízejícím spolujízdy se podařilo tento zastaralý systém obejít, což vzbudilo nevoli taxikářů. Na první pohled se může zdát, že cílem platných zákonů je omezovat obchod, kdy zákony zvýhodňují zavedené firmy na úkor nových účastníků trhu zavádějících inovace. Umělé omezování nabídky, a tedy zvyšování cen, bylo a stále je jednou z hlavních motivací pro vybudování a

udržování tohoto systému. Obhájci současného stavu nicméně poukazují na další motivaci k regulaci: potenciální poskytovatelé služeb možná nebudou schopni posoudit kvalitu nebo bezpečnost potenciálních řidičů, což je problém, který pomáhá řešit standardizace. Z ekonomického hlediska jde o příklad informační asymetrie, jednoho z klasických selhání trhu, vyžadujících vládní intervenci. *„Inovativní přístup Uberu občas naráží na legislativní i etické překážky. Například stanovování cen probíhá dynamicky s ohledem na nabídku a poptávku.“* (Procházka, 2015).

Poněkud paradoxně Uber dlouho tvrdil, že není dopravní společností. Vedoucí představitelé společnosti tvrdili, že jednoduše poskytují platformu pro lidi, aby se spojili s jinými lidmi, kteří je náhodou chtějí přemístit. Společnost Uber použila tento argument mimo jiné proto, aby nemusela své řidiče brát jako skutečné zaměstnance, kteří si zaslouží zajištění životního minima a různých zaměstnaneckých výhod. Takto se Uber pokusil vymanit z odpovědnosti také v případech, kdy jeho řidiči způsobí nehodu nebo se nedohodnou se svými cestujícími. Tímto způsobem Uber vysvětloval své rozhodnutí neřídit se místními zákony, které regulují fungování taxi společností. Co se týká právní regulace Uberu, lze konstatovat, že *„Uber dokáže svým technickým řešením eliminovat takřka všechny známé argumenty pro striktní regulaci přepravních služeb. Odstraňuje možnou vyjednávací tíseň kupujícího, odstraňuje se informační asymetrie, lze hlídat kvalitu, dokonce všechny transakce jsou transparentní a dohledatelné, úřady by tak byly schopny na základě dat určit, kdo jezdí jako příležitostný amatér a obejde se bez licence a kdo provozuje smluvní přepravu a licenci potřebuje.“* (Procházka, 2015).

3.5.2 Regulace Uberu v EU

Co se týká postoje Evropské unie k praktikám Uberu, v roce 2017 Evropský soudní dvůr rozhodl, že Uber je přepravní služba, která by měla být regulována jako kterýkoli jiný provozovatel taxislužby. Bylo to přelomové rozhodnutí, které mohlo začínajícím podnikům komplikovat argumentaci, že jsou jednoduše aplikací na smartphonu, a proto nejsou odpovědné vůči svým pracovníkům a klientům. Soud konstatoval, že na služby poskytované společností Uber spojující jednotlivce s neprofesionálními řidiči se vztahují služby v oblasti dopravy, a členské státy proto mohou regulovat podmínky poskytování této služby. Soudní dvůr dále uvedl, že Uber má rozhodující vliv na podmínky, za kterých

řidiči poskytují své služby a bez aplikace by osoby, které chtějí cestovat, nevyužily služby poskytované těmito řidiči (Uber drivers to face new regulation after ruling from Europe's top court, 2017).

Konkrétní případ se týkal stížnosti asociace profesionálních taxikářů ve Španělsku z roku 2014, která obvinila Uber z nelegální konkurence neprofesionálních řidičů Uberu. Asociace také obvinila Uber ze zavádějících praktik. Od okamžiku svého založení se Uber pravidelně dostává do konfliktu s regulačními orgány, místními zákonodárci i taxikáři. Jeho služba peer-to-peer, která se ve Spojených státech nazývá UberX a ve většině evropských zemí UberPop, prošla z právního hlediska zvláštním vývojem. Využívání nelicencovaných řidičů porušovalo zákony v několika členských zemích EU, a služba byla od té doby zakázána v řadě států, včetně Itálie, Francie, Švédska, Španělska, Švédska a Německa. Uber lze na základě rozhodnutí Evropského soudního dvora regulovat jako taxislužbu, nikoli jako digitální aplikaci (Erickson, 2017).

Podle vyjádření společnosti Uber firma již dodržuje platné evropské zákony členských zemí, v nichž působí. Rozhodnutí soudu ve skutečnosti nemusí znamenat největší změny pro Uber, ale pro jiné začínající podniky, které používají podobný podnikatelský model. Evropské zákony dosud chránily online služby před nepřiměřenými omezeními. Národní vlády například musí informovat Evropskou komisi o veškerých potenciálně problematických právních předpisech tak, aby bylo zajištěno, že nebudou diskriminační nebo nepřiměřené. Uvedené soudní rozhodnutí by tak mohlo narušit ambice EU vybudovat integrovaný jednotný digitální trh (Erickson, 2017).

4 Praktická část

Tato část bakalářské práce se zabývá zkoumáním dopadů služeb společnosti Uber na ekonomiku v Praze a zkoumá též případnou přidanou hodnotu služeb Uber k životům jejich uživatelů. Ať už co se týká výdělků řidičů nebo větších možností mobility, mají pasažéři i řidiči, kteří používají služby Uber, podstatný dopad na ekonomiku. Co se týká struktury praktické části bakalářské práce, nejprve je stručně popsán vývoj automobilového trhu v České republice, a následně se práce zaměřuje na analýzu vlivu Uberu na ekonomiku v Praze. V rámci praktické části je též provedeno šetření využití Uber v hlavním městě Praze, popsáno používání aplikace Uber, provedeno srovnání Uberu s ceníky a službami běžných taxislužeb. Následně jsou provedeny strukturované rozhovory se třemi uživateli Uberu, ve kterých popisují své zkušenosti s Uberem. V závěru práce jsou zhodnoceny dosažené výsledky. V této části jsou použita veřejně dostupná data a je provedena analýza dopravní a mobilní společnosti Uber v rámci Prahy. Prostřednictvím grafů a tabulek jsou prezentovány dosažené výsledky. Na základě provedené analýzy je pak možné zhodnotit současný a budoucí dopad Uberu na tradiční taxislužby, s přihlédnutím k jeho právnímu postavení, konkurenci a měnícímu se trhu práce.

4.1 Vývoj trhu automobilů v Praze i ČR

Automobilový průmysl je v České republice jedním z hlavních průmyslových odvětví a je hlavním motorem české ekonomiky. Například v letech 2002–2004 probíhalo v tuzemsku více projektů v oblasti automobilového průmyslu než v kterékoli jiné evropské zemi. Již v roce 2007 představoval automobilový průmysl 20,2 % výroby a 20,2 % českého vývozu, a v automobilovém průmyslu bylo zaměstnáno více než 120 000 pracovníků. Výroba vozidel je nejsilnějším průmyslovým odvětvím v České republice. Bez tradice strojírenství a vývoje špičkových technologií v zemi by neexistovaly firmy jako Škoda Auto nebo Tatra. Automobilový průmysl je ekonomickým pilířem České republiky, protože země nabízí nejen tradiční dovednosti ve výrobě standardních vozidel se spalovacími motory, ale také vývoj umělé inteligence, která bude v budoucnu řídit autonomní vozidla, zlepšení ovladatelnosti a výkonu elektrických vozidel apod. Podle statistik z února 2017 pracuje přímo v českém automobilovém průmyslu 118 000 osob, i když toto číslo se v případě započtení zaměstnanců nepřímých zvyšuje až na 400 000

pracovníků. Automobilový průmysl představuje zhruba devět procent HDP České republiky a čtvrtinu českého exportu (Pašek, 2017).

4.2 Vliv Uberu na ekonomiku v Praze

Uber zahájil v Praze činnost v srpnu roku 2014 (služba UberBlack zajišťující přepravu limuzínami). Uber označoval Prahu za ideální město, vzhledem k hustě zalidněnému centru a vysokému počtu nevyužívaných vozidel (až 1 milion automobilů je využíváno méně než hodinu denně). Další službou byl UberPop, která se zaměřila právě na využití těchto soukromých vozů. Třetí službou dostupnou v Praze byla UberSelect. Ceník služeb Uberu v Praze je uveden v následující tabulce:

Tabulka 2 Ceník služeb Uber v Praze k datu 26.12.2019 v Kč

	UberPOP	UberSelect	UberBlack	Běžné taxi
Cena za 1 kilometr (Kč)	9,90	13	27	24
Cena za 1 minutu (Kč)	3	4,50	6	0
Nástupní sazba (Kč)	25	30	40	40
Minimální jízdné (Kč)	55	60	150	-
Z letiště do centra (Kč)	300	400	650	450

Zdroj: <https://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/uberpap-vs-black/>

Co se týká hlavních konkurentů na trhu, cestující v Praze mohou, kromě běžné taxislužby, volit ze tří služeb: kromě Uberu (UberX) jde o Bolt a Liftago. Následující tabulka ukazuje porovnání služeb Uber, Liftago a Bolt (Taxify):

Tabulka 3 Porovnání služeb Uber, Liftago a Bolt (Taxify)

	Uber	Liftago	Bolt (Taxify)
Aplikace zdarma	ano	ano	ano
Aplikace v češtině	ano	ano	ano
Geolokace	ano	ano	ano
Objednání předem	ano	ne	ne
Cena za 1 kilometr (Kč)	9,90	20	8,90
Cena za 1 minutu (Kč)	3	0	3,50
Nástupní sazba (Kč)	25	40	30
Vyšší ceny ve špičce	ano	ne	ne
Platba kartou	ano	ano	ano
Platba v hotovosti	ano	ano	ano
Řidič s taxikářskou koncesí	ne	ano	ne
Výběr řidiče a vozu	ne	ano	ne
Telefonická podpora	ne	ne	ne
Podpora v aplikaci	ano	ano	ano

Zdroj: <https://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/srovnani-konkurence/>

4.3 Šetření využití Uber

V roce 2017 (tzn. tři roky od zahájení činnosti) společnost Uber uvedla, že jejich služby v Praze využívá 400 000 uživatelů s tím, že 177 000 z nich služby využívá minimálně jednou měsíčně (jde především o turisty, kteří mají s Uberem zkušenost již ze zahraničí). Počet řidičů dosáhl 2000, nicméně pro 90 % z nich nejde o jediný zdroj příjmů a třetina řidičů využívala aplikaci méně než 10 hodin týdně. Počet jízd meziročně narostl o 340 %, dojezdový čas řidiče ke klientovi nepřesahoval 4 minuty. Metriky využití služeb Uber v Praze ukazuje následující tabulka:

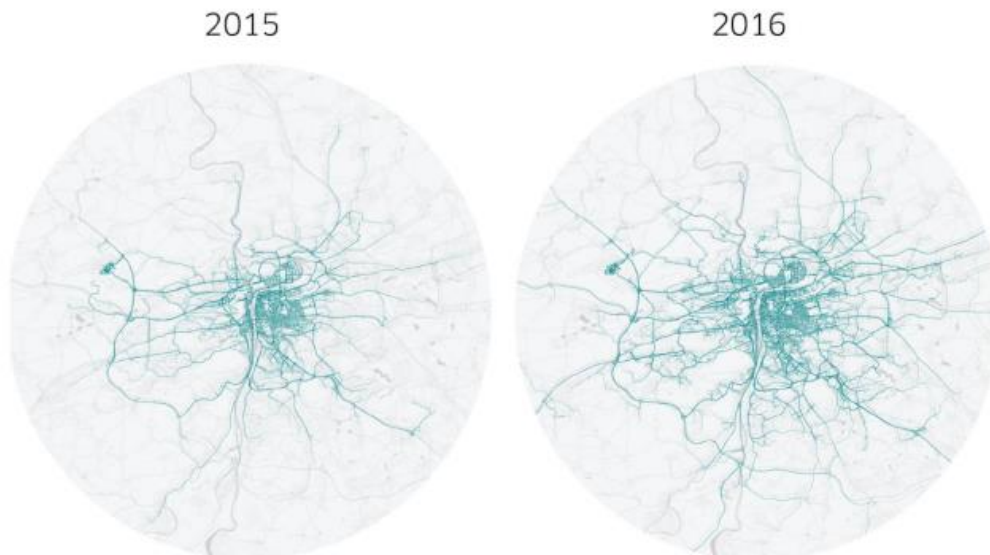
Tabulka 4 Metriky využití služeb Uber v Praze

Metrika	Kategorie	Hodnota	Popis
Aktivních zákazníků	poptávka	177 000	jedineční uživatelé, kteří za poslední tři měsíce uskutečnili jízdu v Praze
Aktivních řidičů	nabídka	2000	jedineční řidiči, kteří uskutečnili 4+ jízdy v Praze v posledním měsíci
Počet zemí původu návštěvníků	turismus	78	počet zemí původu zákazníků, kteří uskutečnili jízdu v posledních třech měsících
Počet jednosměrných jízd	životní prostředí	27 %	počet jednosměrných jízd v posledních třech měsících
Průměrný předpokládaný čas příjezdu	kvalita	Pod 4 minuty	průměrný čas příjezdu na všech zobrazeních jízd v minulých třech měsících
% jízd s předpokládaným časem dojezdu do 10 minut	kvalita	95 %	procento dokončených jízd s očekávaným časem příjezdu pod deset minut na všech zobrazeních v posledních třech měsících
% jízd s předpokládaným časem dojezdu do 20 minut	kvalita	99 %	procento dokončených jízd s očekávaným časem příjezdu pod dvacet minut na všech zobrazeních v posledních třech měsících

Zdroj: Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform, 2017, s. 68

Hlavní trasy řidičů pro platformu Uber v Praze ukazuje následující obrázek:

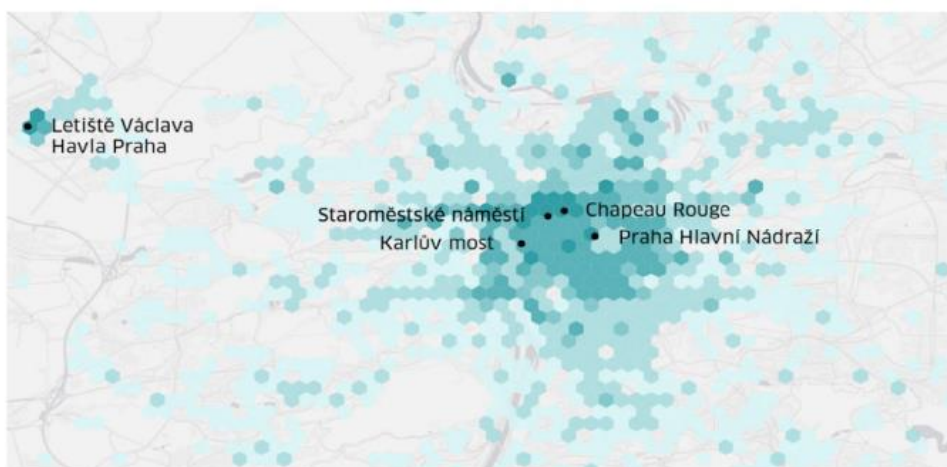
Obrázek 2 Hlavní trasy řidičů pro platformu Uber v Praze



Zdroj: Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 69

Je zřejmé, že nejvíce jízd je realizováno v centru Prahy a mezi centrem a letištěm. To potvrzuje následující obrázek zobrazující nejvytíženější body pro platformu Uber v Praze (kromě Letiště Václava Havla je to Staroměstské náměstí, Karlův most a Hlavní nádraží):

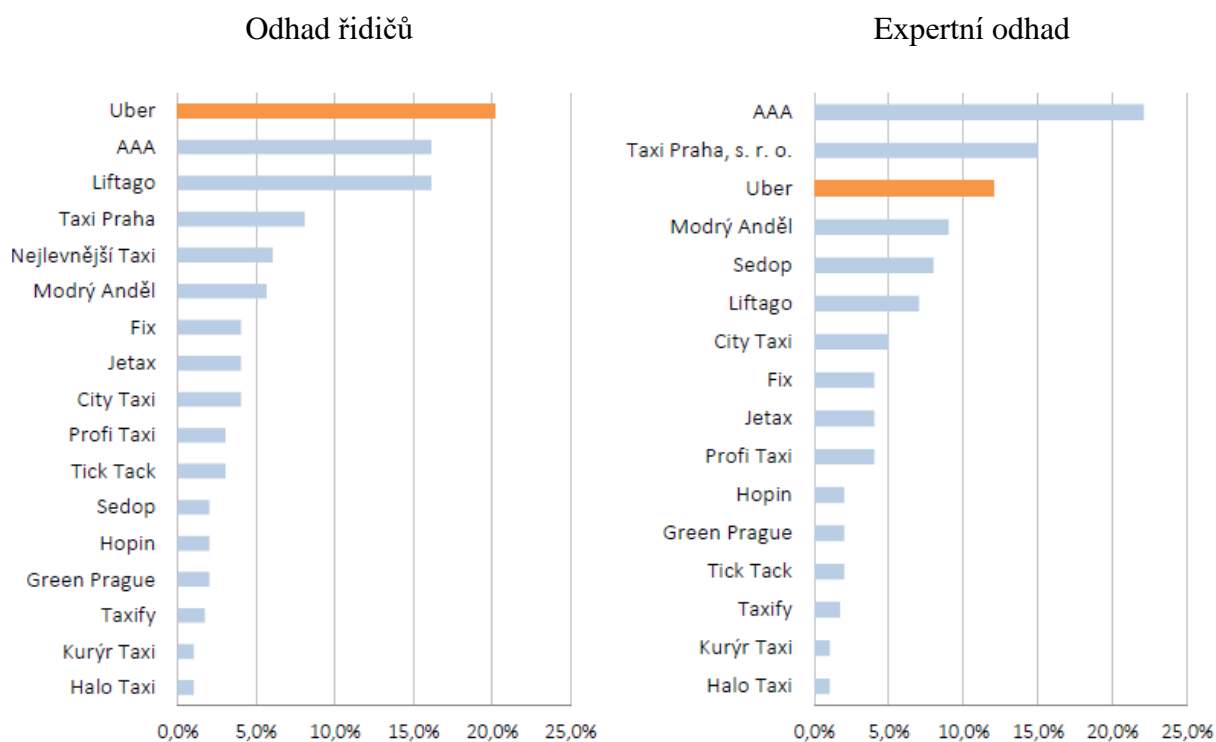
Obrázek 3 Nejvytíženější body pro platformu Uber v Praze



Zdroj: Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 69

Níže uvedený graf ukazuje odhadované tržní podíly společnosti typu taxi v Praze dle odhadu řidičů a expertního odhadu:

Graf 2 Odhadované tržní podíly společností typu taxi v Praze dle odhadu řidičů a expertního odhadu



Zdroj: *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 70*

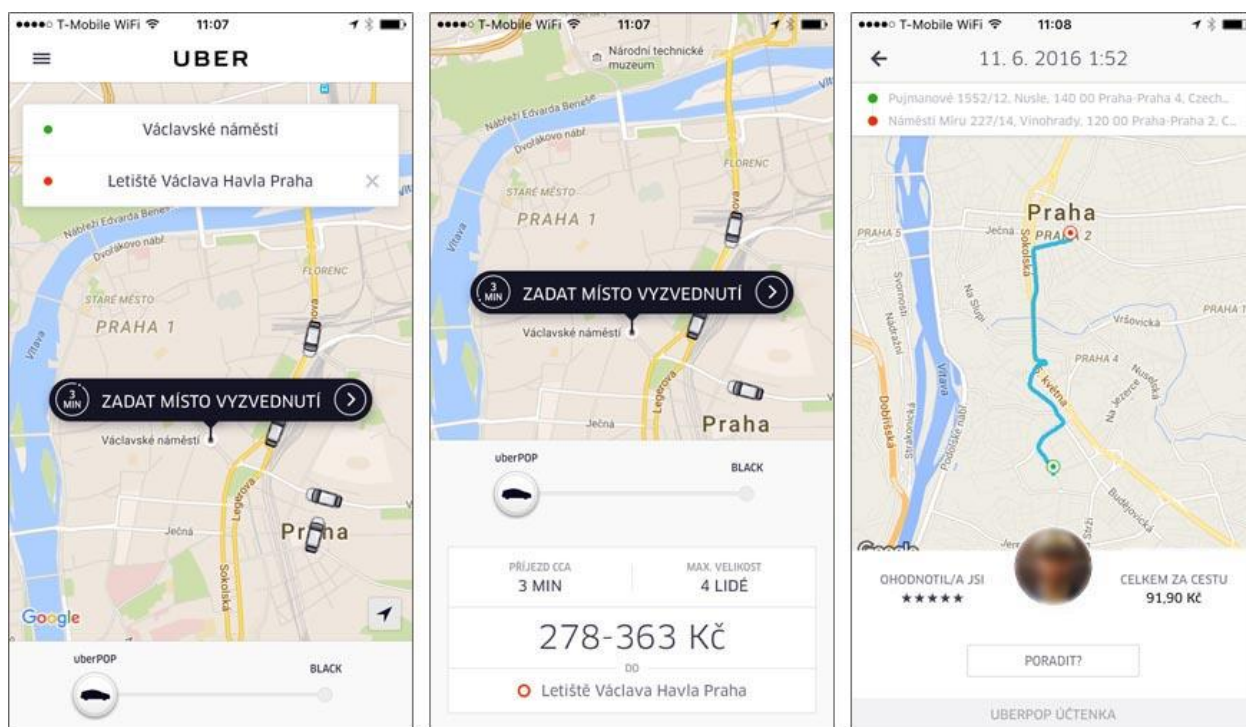
V Praze byla do loňského roku dostupná také služba Uber Eats. Služba dodávky potravin Uber Eats uzavřela své provozy v České republice a na dalších sedmi trzích, protože nedosáhla svých stanovených cílů. Služba přestala fungovat 3. června loňského roku. Mateřská společnost uvedla, že tyto trhy opouští, protože nezaznamenala dostatečný pokrok směrem k tomu, aby se ze služby Uber Eats v dané lokalitě stala služba dodávky potravin číslo jedna nebo dvě, což je dlouhodobým cílem společnosti (Uber Eats v červnu opustí Česko, důvodem je narůstající konkurence, 2020).

4.4 Používání aplikace Uber

Všem uživatelům (bez ohledu na to, v jakém městě službu objednávají a o jaký typ služby mají zájem) je k dispozici jediná aplikace Uber (v českém jazyce). Naproti tomu pro řidiče (partnery) je k dispozici jiná aplikace. Aplikace je dostupná zdarma pro operační systémy Windows (Windows 10 pro osobní počítače a notebooky, Windows 10 Mobile a Windows Phone 8.1 pro chytré mobilní telefony), Android (pro chytré mobilní telefony Nexus, Sony, HUAWEI, Lenovo, Samsung, HTC apod.) i Apple iOS (pro chytré mobilní

telefony iPhone, tablety iPad a chytré hodinky Apple Watch). Ovládání aplikace je uživatelsky přívětivé a intuitivní. Zadáni adresy pro vyzvednutí usnadňuje GPS lokalizace telefonu. Uživatel si může ukládat svá oblíbená místa (vyzvednutí z práce, domova apod.), čímž si objednání vozidla dále usnadňuje a zrychluje. Rychlost je jedna z hlavních výhod aplikace Uber – objednávka a platba za jízdu probíhá během několika sekund. Aplikace dále nabízí automatické sdílení jízdného, v případě, že ve vozidle jede skupina přátel či kolegů, je možné též nastavení různých typů profilu (pracovní, soukromý apod.). Uživatelé si mohou jízdu rezervovat až třicet dní předem, což znamená výhodu jak pro samotné uživatele, tak konkurenční výhodu pro společnost Uber. Vizualní podobu aplikace ukazuje Obrázek 4:

Obrázek 4 Podoba aplikace Uber při objednání jízdy z Václavského náměstí na Letiště Václava Havla Praha s odhadovaným rozmezím výše jízdného



Zdroj: Aplikace Uber

Uživatel si může odhadovanou cenu jízdy spočítat sám prostřednictvím kalkulatoru jízdného. Nejprve zadá místo vyzvednutí a cílové místo a objedná si vůz (případně naplánuje jízdu na pozdější termín). Spočítané jízdné je pouze odhad a jeho přesná výše se může měnit v závislosti na aktuální dopravní situaci, uplatněných slevách apod. Jízdné je většinou vypočítáno před odesláním objednávky, v ostatních případech je zobrazeno odhadované rozmezí jízdného (základní sazba je určena dle délky a doby jízdy, přičemž k

jízdnému může být připočítán rezervační poplatek na úhradu nákladů na provoz, dodržování předpisů a bezpečnost). Pokud uživatel využívá aplikaci v časech či místech s vyšší poptávkou a není k dispozici dostatek řidičů na uspokojení všech požadavků, může Uber přechodně zvýšit ceny až do doby, kdy se poptávka sníží. V Praze je nejoblíbenější tzv. UberX nabízející běžné jízdy za dobrou cenu. Po absolvování jízdy a vystoupení z automobilu je zákazníkovi naúčtováno jízdné, které je odečteno prostřednictvím nastaveného způsobu platby. Platba za jízdu probíhá ve většině případů bezhotovostně (prostřednictvím platební karty, z níž je výše jízdného automaticky odečtena). Uživatel může následně ohodnotit kvalitu poskytnuté služby. Rychlé je též vyřízení případné reklamace či stížnosti, které probíhá opět prostřednictvím aplikace v menu Tvé jízdy, kde může uživatel nahlásit ztrátu věci, naúčtování nesprávné výše jízdného, problém s účtováním či účtenkou, problémy s promo akcí, zpětnou vazbu týkající se řidiče nebo vozidla apod.

4.5 Srovnání Uberu s ceníky a službami běžných taxislužeb v Praze

Tabulka 5 ukazuje srovnání Uberu s ceníky a službami běžných taxislužeb:

Tabulka 5 Srovnání cen Uberu s ceníky běžných taxislužeb

Služba	Cena jízdy v Praze (Kč) – trasy Anděl – Letiště Václava Havla Terminál 2 a zpět	Platba	Objednávka	Výběr řidiče dle hodnocení	Odhad ceny předem	Další služby
AAA Taxi	596 za 20,5 km (29,1 Kč za kilometr) 521 za 16,3 km (32 Kč za kilometr)	Hotově Platební kartou Možnost vystavení stvrzenky	SMS Telefon Web Aplikace	Aplikace umožňuje vybrat si před objednáním řidiče	Cenové rozmezí Vzorové ceníky na webu	Možnost objednat mikrobus pro 5-8 osob Kurýrní služby
Levnější taxi	353 za 14,9 km 382 za 16,2 km	Hotově Platební kartou u řidiče Platební kartou v aplikaci Stvrzenka vydána automaticky	Aplikace Telefon Webový formulář (v anglickém jazyce)	Aplikace neumožňuje vybrat si před objednáním řidiče, ale lze si v ní uložit oblíbeného řidiče	Ano, odhad v aplikaci Na webu ceníky nejsou k dispozici	Pokud uživatel předloží účtenku s nižší cenou od konkurenční společnosti ze stejné trasy a za

						stejných provozních podmínek, bude mu vrácen rozdíl ceny
Profi Taxi	547 za 15,3 km (35,8 Kč za kilometr) 666 za 20,5 km (32,5 Kč za kilometr)	Hotově Platební kartou u řidiče (na tuto možnost platby je klient dotázán předem)	Telefon Web Aplikace	Nelze, je přidělen nejbližší řidič	Ano, cenový odhad je dostupný v aplikaci	Možnost objednat svatební konvoj
Tick Tack taxi	532 za 16,8 km (31,66 Kč za kilometr) 492 za 14,8 km (33,2 Kč za kilometr)	Hotově Platební kartou	Aplikace Telefon Webový formulář v anglickém jazyce	Nelze, řidič je přidělen automaticky, aplikace ukazuje kontakt na řidiče i identifikaci vozu	Ano, v aplikaci (cena je nižší než při objednání přes dispečink)	Wi-fi, ubrousky a voda zdarma
Zónové taxi	450 (zóna) 450 (zóna)	Hotově Platební kartou Stvrzenka vydána na vyžádání	Aplikace Telefon	Nelze, je přidělen automaticky	Ano, podle zóny (v aplikaci třeba spočítat zvlášť)	
Uber	378 za 14,8 km (25,5 Kč za kilometr) 568 za 15,6 km (36,4 Kč za kilometr)	Platební kartou Hotově Stvrzenka zaslána e-mailem (není v souladu s platnými předpisy) Fakturu možné stáhnout z webové aplikace	Aplikace	Ano	Ano, cena nabízena jednotlivě řidiči	Možnost dělit jízdy na pracovní a soukromé Možnost zapůjčení elektrokolo běžky Lime

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky vyplývá, že ačkoliv ceny běžných taxislužeb jsou obecně vyšší, u Uberu jsou největší nevýhodou velké cenové výkyvy, kdy pasažér za stejnou trasu zaplatí v rozmezí mezi cca 400 až 600 Kč v závislosti na době, kdy cestu požaduje uskutečnit.

4.6 Strukturované rozhovory s uživateli Uberu

Strukturované rozhovory s konkrétními uživateli platformy probíhaly tak, že třem uživatelům aplikace Uber v Praze byla položena stejná sada otázek a jejich odpovědi byly zaznamenány:

Uživatel 1: žena, 35 let

1. Jak často používáte Uber?

Dříve tak třikrát měsíčně, teď minimálně.

2. Jaké máte zkušenosti s platformou Uber?

Převážně dobré, řidiči jsou zdvořilí a jezdí podle předpisů.

3. Měl/a jste s použitím aplikace Uber nějaké problémy?

Jednou se mi stalo, že jsem si objednala vůz Uberu, řidič potvrdil příjezd za 15 minut, ale objednávka pak v aplikaci zmizela s tím, že mi bude přidělen jiný řidič. Nicméně nestalo se tak, a proto jsem objednávku stornovala. Následně mi aplikace strhla poplatek přesahující 200 korun za stornování objednávky.

4. Jaké jsou podle Vás výhody aplikace Uber?

Rychlost a jednoduchost objednávky, nižší ceny než u běžných taxislužeb a jednoznačně snadno ovladatelná aplikace a rychlost vyřízení objednávky.

5. Jaké jsou podle Vás nevýhody aplikace Uber?

Nepřesné časové odhady. Aplikace říká, že řidič dorazí za dvě minuty, ale ve skutečnosti to trvá nejméně pět minut. Měl by také existovat mechanismus pro potrestání řidičů, kteří objednávku přijmou, jedou vaším směrem a pár minut poté zruší. Pro uživatele, který stíhá vlak nebo letadlo, to může být velký problém.

Uživatel 2: muž, 29 let

1. Jak často používáte Uber?

Dříve jsem používal Uber pravidelně na cesty do práce. V současné době již Uber ani další podobné služby nepoužívám.

2. Jaké máte zkušenosti s platformou Uber?

Většinou na objednání někdo přijel a včas. Jednou se mi stalo, že po objednání žádný řidič nepřišel a Uber mě o tom nijak neinformoval. Tak jsem zbytečně ztratil čas.

3. Měl/a jste s použitím aplikace Uber nějaké problémy?

Při jedné jízdě se řidič (cizinec) ztratil a jel po nevýhodné trase. Z mapy trasy a času stráveného na cestě to bylo zřejmé. Přesto mi byl načítován o třetinu vyšší poplatek než byl původní odhad. Navzdory tomu všemu Uber odmítl poskytnout jakoukoli náhradu.

4. Jaké jsou podle Vás výhody aplikace Uber?

Líbí se mi možnost vyřídit vše rychle elektronicky a bezhotovostně. Aplikace cenu jízdného prostě strhne z karty. Výhodou jsou též nižší ceny jízdného, tedy pokud vše proběhne bez problémů.

5. Jaké jsou podle Vás nevýhody aplikace Uber?

Řidič nemusí jet vždy po nejkratší trase. Může se stát, že si řidiči zvolí naprosto nepřiměřenou (a mnohem delší) cestu do cíle - pokud nejste řidičem sami, možná si toho ani nevšimnete. Později vás může velmi překvapit, proč byla zvolená trasa dvakrát delší a dražší, než měla být.

Uživatel 3: muž, 47 let

1. Jak často používáte Uber?

Průměrně dvakrát za měsíc, většinou při pracovních cestách na letiště a z letiště. K soukromým cestám využívám Uber výjimečně.

2. Jaké máte zkušenosti s platformou Uber?

Dobré. Líbí se mi nízká cena v porovnání s běžným taxi. Na druhou stranu často jezdím v dopravní špičce, což znamená vyšší sazbu. Celkově ale hodnotím službu velice pozitivně.

3. Měl/a jste s použitím aplikace Uber nějaké problémy?

Mám obavy, že informace o mé platební kartě a profilu nejsou v aplikaci v bezpečí. Jednou mi Uber z karty neoprávněně strhl nějaké poplatky.

4. Jaké jsou podle Vás výhody aplikace Uber?

Vyhovuje mi snadné a bezproblémové používání aplikace, rychlost vyřízení objednávky. Dále zobrazení ceny předem, nemusím se obávat předraženého jízdného. Navíc ceny jsou většinou nižší než u běžných taxislužeb.

5. Jaké jsou podle Vás nevýhody aplikace Uber?

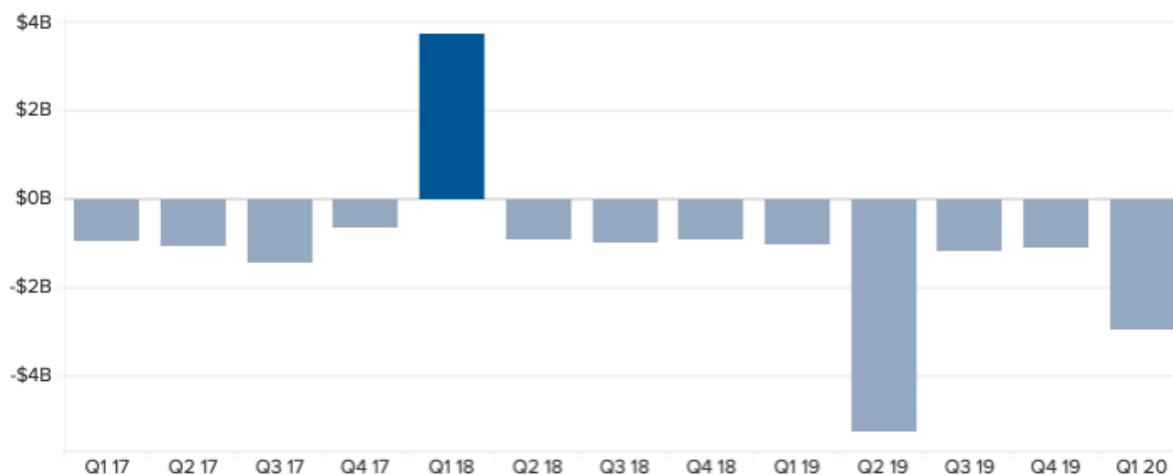
Časy příjezdu řidiče často nejsou spolehlivé, zobrazí se tři minuty před objednáním jízdy a poté skočí na sedm minut, když řidič přijme jízdu.

Co se týká vyhodnocení strukturovaných rozhovorů, všichni respondenti zmiňovali jako hlavní výhodu Uberu rychlost a jednoduchost. Lze konstatovat, že podle uživatelů je fungování Uberu v Praze spolehlivé, nicméně stále existují oblasti, které by měl Uber vylepšit – prodlužování času příjezdu řidičů, volba delší cesty před kratší apod.

5 Zhodnocení výsledků

Na základě provedené analýzy lze zhodnotit současný a budoucí dopad Uberu na tradiční taxislužby s přihlédnutím k jeho právnímu postavení, konkurenci a měnícímu se trhu práce. Lze očekávat, že Uber bude v českém hlavním městě patřit mezi prvních tři až pět nejsilnějších hráčů na trhu s taxislužbami. Jeho tržní podíl bude záviset na počtu řidičů, a bude se pravděpodobně pohybovat v rozmezí 12-20 %. Na základě vývoje počtu řidičů lze konstatovat, že během období 2015-2017 se zdvojnásobil, tzn. do budoucna lze očekávat další růst tržního podílu na tuzemském trhu i růst celkového vlivu na odvětví taxislužeb. „*To potvrzují zkušenosti z ostatních zemí i odhady globálních finančních výsledků společnosti. K výše uvedeným číslům je potřeba rovněž zahrnout zhruba tisícovku spolupracujících řidičů, kteří pomáhají společnosti Uber vždy v nejrušnějších obdobích v roce.*“ (Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem, 2017, s. 70).

Graf 3 Celosvětový výsledek hospodaření společnosti Uber v letech 2017 – 2020 v mld. dolarů



Zdroj: Vysoká ztráta pro Uber, 2020

Jak je vidět, současná pandemie má negativní dopady i na společnost Uber - počet jízd meziročně klesl až o osmdesát procent a Uber Technologies v prvním čtvrtletí minulého roku oznámil druhou nejvyšší ztrátu v historii 2,9 mld. amerických dolarů (odhadovaná ztráta přitom byla poloviční). Původní plán Uberu - být ziskový do konce roku 2020 - tak nebyl naplněn. Uber na nepříznivý vývoj zareagoval propouštěním zaměstnanců a ukončením služby Uber Eats v některých zemích. Uber musí řešit též žalobu od státu Kalifornie za údajné falešné vedení svých zaměstnanců jako externích pracovníků tak, aby

za ně nemusel odvádět platby za sociální a zdravotní pojištění (Vysoká ztráta pro Uber, 2020). Ve čtvrtém čtvrtletí negativní dopad koronavirové krize pokračoval a Uber vykázal čistou ztrátu 986 milionů dolarů. Ztráta za celý rok dosáhla 6,8 mld. dolarů. Tržby v posledním čtvrtletí klesly o 16 procent na 3,2 miliardy dolarů, tržby za celý rok 2020 se snížily o 14 % na 11,1 miliardy dolarů. Na druhou stranu služba Uber Eats nabízející donášku jídla zaznamenala růst o 130 % a společnost do služby aktuálně silně investuje. Díky tomu by se společnost mohla do konce roku 2021 (případně do začátku roku 2022) vrátit k růstu a plánu dosáhnout ziskovosti (Uber zůstává ve ztrátě, rychle ale roste jeho donášková služba, 2021).

5.1 Srovnání Uber s konkurenty v Praze

Online platforma Uber je uživatelsky přívětivá a její sazby jsou nižší než u běžných taxislužeb. Uber určuje cenu jízdy a transakce probíhají prostřednictvím online platformy. 70-80 % z každého jízdného jde řidiči a zbytek si ponechá Uber. Hlavními konkurenty Uberu v tuzemsku jsou Liftago a Taxify. Řada řidičů používá Uber k doplnění svých zdrojů příjmu. Někteří z řidičů byli nezaměstnaní, než začali s Uberem jezdit – Uber má tedy pozitivní dopad na českou ekonomiku i v tomto smyslu. Lze konstatovat, že společnost Uber přispívá k celkové ekonomice země, dodává životům uživatelů jejích služeb podstatnou (a měřitelnou) hodnotu. Uber jako součást dynamického ekosystému má pozitivní přínos jak pro národní hospodářství i na lokální úrovni.

Z porovnání Uberu s běžnými taxislužbami vyplynulo, že Uber nabízí nižší ceny, naopak nevýhodou je riziko velkých cenových výkyvů. Problém cenových výkyvů Uber vyřešil v březnu roku 2018, kdy modifikoval aplikaci tak, aby cena zobrazená uživateli byla vždy konečná. Uživatel se tak může sám rozhodnout, jestli je pro něj cena přijatelná. „*Před touto změnou byl v aplikaci viditelný pouze odhad ceny, který se při delších cestách (např. z letiště) mohl lišit i o více než 100,- Kč.*“ (Cena Uber Taxi: Ceník a kalkulačtor pro odhad ceny UberX, Select a Black 2020, 2019). Je vhodné doplnit, že cena nemusí být ani tak ve všech případech finální, například při vzniku dopravní zácpy, při změně cílové adresy, předčasném ukončení jízdy apod.

5.2 Zhodnocení Uberu v Praze z legislativního hlediska

Lze konstatovat, že v současnosti platná legislativa zcela neodráží aktuální vývoj, kdy stále více uživatelů využívalo a využívá moderní technologie pro stále širší okruh činností. Při zahájení činnosti v Praze Uber sám sebe prezentoval jako poskytovatele mobilní aplikace, ne jako nového provozovatele taxislužeb. Na druhou stranu se svými řidiči uzavíral smlouvu, jejíž součástí byla povinnost dodržování zákonných podmínek pro přepravu osob. Tímto způsobem fungování na trhu a ovlivňování ekonomiky vyvolal Uber značné kontroverze, které byly následovány diskuzí nad legislativou nevyhovující aktuálnímu stavu. *„Začalo být víc než patrné, že současná legislativa je již překonaná a je potřebné reflektovat změny, které v realitě nastaly. Objevilo se mnoho názorů na to, jak nerovnováhu na trhu legislativně napravit. Společné většině z nich bylo, že chtěly jednotné podmínky pro všechny, jak pro tradiční taxislužby, tak pro Uber.“* (Ježková, 2018, s. 25). Jak v této souvislosti upozorňuje Jan Pichrt, sdílená ekonomika se dostává do *„kolize nejen s právem pracovním, a finančním, ale může se dostat i do kolize s právem správním a potažmo i s principy rovné soutěže podnikatelů.“* (Pichrt, Boháč a Morávek, 2017, s. 15).

6 Závěr

Tato bakalářská práce se zabývala v současné době velmi frekventovaným i kontroverzním tématem sdílení a sdílené ekonomiky, s konkrétním zaměřením na platformu Uber. Hlavním cílem bakalářské práce byl výzkum a analýza vlivu přepravní platformy Uber na ekonomiku v Praze. Tento cíl byl splněn v rámci praktické části práce. V té byl nejprve stručně popsán vývoj trhu automobilů v Praze a v České republice a byl prozkoumán vliv Uberu na ekonomiku v Praze. Následně bylo provedeno šetření využití Uberu, popsáno používání aplikace Uber a provedeno srovnání Uberu s cenami a službami běžných taxislužeb. Dále byly provedeny strukturované rozhovory se třemi uživateli Uberu v Praze, ve kterých popsali své zkušenosti s používáním aplikace. Nakonec byly zhodnoceny dosažené výsledky, se zaměřením na srovnání Uber s jeho konkurenty v městě Praze a zhodnocení působení Uberu v Praze z legislativního hlediska. Z rozhovorů vyplynulo, že všichni respondenti považují za hlavní výhodu Uberu rychlost a jednoduchost. Podle uživatelů je fungování Uberu v Praze spolehlivé, nicméně stále existují oblasti, které by měl Uber vylepšit – viz prodlužování času příjezdu řidičů, volba delší cesty před kratší apod. Ze srovnání Uberu s běžnými taxislužbami vyplývá, že ačkoliv ceny běžných taxislužeb jsou obecně vyšší, u Uberu jsou největší nevýhodou značné cenové výkyvy, kdy v jeden okamžik zaplatí uživatel za cestu o několik set korun více než kdyby jel o pět minut dříve či později.

Dílčí cíle práce byly následující: objasnit problematiku sdílení a sdílené ekonomiky, s konkrétním zaměřením na sdílení v oblasti dopravy, a popsat vliv platformy Uber na tuzemskou i světovou ekonomiku i na konkrétní uživatele. Dílčí cíle bakalářské práce byly splněny v rámci teoretické části textu, v níž byla přiblížena problematika sdílení a sdílené ekonomiky z různých hledisek, s konkrétním zaměřením na sdílení v oblasti dopravy a platformu Uber. Byl popsán vznik a rozvoj sdílené ekonomiky, vliv hospodářské krize v roce 2008 na sdílení a sdílenou ekonomiku, přiblíženy služby sdílené ekonomiky a výhody a nevýhody sdílené ekonomiky. Následně byly představeny platformy pro sdílenou ekonomiku, s konkrétním zaměřením na platformu Uber – vznik společnosti, její obchodní vize, uživatelé, hodnocení nabízených služeb, bezpečnost a platba i konkurence na trhu a jeho ekonomický úspěch. V neposlední řadě byla popsána právní regulace sdílené ekonomiky, se zaměřením na právní regulaci Uberu ve světě a v Evropské unii, a vliv

fenoménu sdílení na automobilový trh (vliv sdílení na ceny v dané lokalitě), cestovní ruch a kvalitu života. Lze konstatovat, že cíle bakalářské práce byly splněny.

Sdílená ekonomika je v současné době nejviditelnějším příkladem narušení tradičních obchodních modelů digitálními technologiemi. Tato tzv. uberizace ovlivnila nejen oblast osobní dopravy a ubytování, ale i další služby, jako je vzdělávání a zdravotní péče. Tento vývoj znamená nové výzvy pro zavedené zaměstnanecké vztahy, daně a další příspěvky a možná i samotný koncept vlastnictví. Na druhou stranu je třeba se ptát, zda sdílení skutečně znamená efektivnější využívání zdrojů a zda sdílená ekonomika přináší hospodářství tvorbu hodnot a bohatství. Výchozím bodem by měla být diskuze o možné regulaci různých modelů označovaných jako sdílená ekonomika. V současné době chybí metodika i dostatečná data pro měření a popis tohoto rychle se rozvíjejícího fenoménu v České republice. Protože platformy sdílené ekonomiky působí v tuzemsku jen několik posledních let, jejich růst je rychlý a dynamický. Tento trend ale nemusí odrážet udržitelnost platforem sdílené ekonomiky a jejich dlouhodobý vývoj v budoucnu. Na druhou stranu vzhledem k tomu, že se neustále zlepšuje dostupnost mobilního internetu i cenová dostupnost smartphonů, lze předpokládat, že růst platforem sdílené ekonomiky bude pokračovat i v následujících letech.

Lze konstatovat, že existuje mnoho výhod i nevýhod Uberu. Uživatelům i řidičům nabízí bezkonkurenční flexibilitu. Kromě toho nabízí pracovníkům šanci podílet se na systému odměn a výhod, což díky jednoduchosti modelu znamená, že jsou odměněni více, než kolik by dostali při práci na tradiční plný nebo částečný úvazek. Lze namítnout, že práce na plný úvazek má výhody, které Uber nemůže poskytnout. Uber představuje budoucnost pracovního modelu, kde se každý může stát nezávislým pracovníkem, aniž by se musel vzdát svého dosavadního zaměstnání. Uber se stal celosvětovým fenoménem díky svému inovativnímu a vynalézavému přístupu k poskytování levných a spolehlivých dopravních služeb prostřednictvím mobilní aplikace v chytrých mobilních telefonech, která propojuje řidiče s cestujícími. Uber představuje špičku v novém vznikajícím ekonomickém modelu, kde každý může pracovat na více pracovních místech v rámci různých pracovních úvazků. Jednou z nevýhod Uberu je jeho variabilní sazba. Uber zvyšuje cenu jízdného při různých příležitostech (používá automatizovaný systém ke zvyšování cen na základě nabídky a poptávky). Například pokud jede uživatel na Silvestra nebo při jiné specifické

příležitosti, cena se může zdvojnásobit nebo dokonce ztrojnásobit. Tento problém se Uber snažil vyřešit v roce 2018 úpravou aplikace tak, aby zobrazená cena byla konečná.

Co se týká budoucího vývoje, je otázkou, jak změní strach z pandemie a rizika infekce přijetí modelu spolujízdy. Averse k přeplněné hromadné dopravě mohou urychlit přechod cestujících k spolujízdě. Na druhou stranu riziko infekce hrozí i při spolujízdě, a je tedy pravděpodobné, že uživatelé budou taxislužby a spolujízdy používat méně nebo vůbec, a místo toho budou více používat svá vlastní vozidla. Budoucnost dopravy je v autonomních vozidlech a právě v této oblasti vidí Uber i svou budoucnost. Navíc společnosti Hyundai a Uber oznámili partnerství pro vývoj létajících taxi - letecká doprava je tedy další oblast, v níž Uber i řada automobilek vidí velký potenciál a vizi budoucnosti.

7 Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

BOTSMAN, Rachel a Roo ROGERS, 2010. *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. London: Harper Collins. ISBN 978-0-00-739591-0.

BRESCIA, Raymond H., 2016. Regulating the Sharing Economy: New and Old Insights into an Oversight Regime for the Peer-to-Peer Economy. In: *Nebraska Law Review*, 95, 1, 86-145.

FREMSTAD, Anders et al., 2017. The Environmental Impact of Sharing: Household and Urban Economies in CO2 Emissions. In: *Ecological Economics*, 145, 137-147. DOI: 10.1016/j.ecolecon.2017.08.024.

GABEL, David, 2016. Uber and the Persistence of Market Power. In: *Journal of Economic Issues*. 50. 527-534. 10.1080/00213624.2016.1179060.

HAMARI, Juho, SJÖKLINT, Mimmi a Antti UKKONEN, 2015. The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. In: *Journal of the Association for Information Science and Technology*, Vol. 167(9), 2047-2059.

JEŽKOVÁ, Jaroslava, 2018. *Vybrané aspekty sdílené ekonomiky s důrazem na Airbnb a Uber*. Praha: Univerzita Karlova. Diplomová práce. Právnická fakulta.

KRULIŠ, Kryštof, 2017. *Sdílená ekonomika: více než jen módní fenomén*. Praha: AMO.

MAREK, David, et al., 2019. *Automobilový průmysl. Znovuobjevení automobilu*. Praha: Deloitte.

MOLNÁR, Zdeněk, 2012. *Pokročilé metody vědecké práce*. Zeleneč: Profess Consulting. ISBN 978-80-7259-064-3.

PARK, So Young et al., 2020. The Influence of Uber on the Tourism Industry in Sub-Saharan Africa. In: *Journal of Travel Research*. 1-29. doi 10.1177/0047287520951638.

PEPIĆ, Lana, 2018. The sharing economy: Uber and its effect on taxi companies. In: *ACTA ECONOMICA*. Volume XVI, No. 28, ISSN 1512-858X. doi: 16. 10.7251/ACE1828123P.

PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, 2017. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-874-2.

SCHOLZ, Christin a Emily B. FALK, 2020. The Neuroscience of Information Sharing. In: *The Oxford Handbook of Networked Communication*. New York: Oxford University Press, s. 285-307. ISBN 9780190460518.

SPULBER, Adela et al., 2016 *The Impact of New Mobility Services on the Automotive Industry*, Ann Arbor: Center for Automotive Research.

STONE, Brad, 2019. *Uber a Airbnb mění svět. Příběhy sdílené ekonomiky*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0779-7.

SUNG, Eunsuk et al., 2018. Why Do People Consume and Provide Sharing Economy Accommodation? – A Sustainability Perspective. In: *Sustainability*, 10, 2072, 1-17. doi:10.3390/su10062072.

Úřad vlády České republiky, 2017. *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem*. Praha: Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR.

VEBER, Jaromír, KRAJČÍK, Vladimír, HRUŠKA, Lubor a kol., 2016. *Sdílená ekonomika*. Praha: VŠPP.

YARAGHI, Niam a Shamika RAVI, 2017. *The Current and Future State of the Sharing Economy*. Brookings India, IMPACT Series No. 032017.

Internetové zdroje

An extra security step for payments, 2020 [online]. [cit. 16.11.2020]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/en/ride/how-it-works/strong-customer-authentication/>

BLÁHA, Martin, 2018. *Za úspěchem Uberu stojí tým odborníků, který převádí učebnicové teorie do praxe. Takhle ekonomové chtějí, aby ekonomika vypadala, říká ekonom Stephen Levitt* [online]. 15.10.2018 [cit. 6.2.2021]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c166291180-za-uspechem-uberu-stoji-tym-odborniku-ktery-prevadi-ucebnicove-teorie-do-praxe-takhle-ekonomove-chteji-aby-ekonomika-vypadala-rika-ekonom-stephen>

BOTSMAN, Rachel, 2013. *The sharing economy lacks a shared definition* [online]. *Fast Company*. 23.11.2013 [cit. 4.2.2021]. Dostupné z: <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>

CARRIÓN, Esther M., 2016. *The Sharing Economy and the Financial Crisis* [online]. 7.7.2016 [cit. 6.1.2021]. Dostupné z: <https://www.linkedin.com/pulse/sharing-economy-financial-crisis-esther-martos-carri%C3%B3n>

Cena Uber Taxi: Ceník a kalkulačtor pro odhad ceny UberX, Select a Black 2020, 2019 [online]. 26.12.2019 [cit. 3.3.2021]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/kalkulator-cenik/DiDi. About Us, 2021> [online]. [cit. 5.2.2021]. Dostupné z: <https://www.didiglobal.com/about-didi/about-us>

ERICKSON, Amanda, 2017. *Uber was just dealt a major blow by the European Union* [online]. 20.12.2017 [cit. 5.1.2021]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/12/20/uber-was-just-dealt-a-major-blow-by-the-european-union/>

How Uber's dynamic pricing model works, 2020 [online]. [cit. 20.11.2020]. Dostupné z: <https://www.uber.com/en-GB/blog/uber-dynamic-pricing/>

CHEN, Alvin, 2017. *Uber's Role in the Quality of Life* [online]. 24.5.2017 [cit. 6.2.2021]. Dostupné z: https://medium.com/@al_chen/ubers-role-in-the-quality-of-life-26c1757e4635

LABUDA. Vojtěch, 2018. *Uber nesmí jezdit v Brně, Ústavní soud oživil předběžné opatření* [online]. 13.11.2018 [cit. 4.2.2021]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/uber-brno-predbezne-opatreni-taxislužba-zakaz.A181113_091941_brno-zpravy_klu

NEUBURGER, Hannah, 2019. *The ever-growing sharing economy: Pros and cons* [online]. 25.2.2019 [cit. 5.1.2021]. Dostupné z: <https://www.eu-startups.com/2019/02/the-ever-growing-sharing-economy-pros-and-cons/>

ONDREJOVÁ, Dana a Tomáš ZVONÍČEK, 2020. *Provozování taxislužby prostřednictvím alternativních dopravců jako nekalosoutěžní jednání?* [online]. Právní prostor. 23.4.2020 [cit. 6.2.2021]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obchodni-pravo/provozovani-taxislužby-prostrednictvim-alternativnich-dopravcu-jako-nekalosoutezni-jednani-cast-ii>

PAŠEK, Roman, 2017. *Automotive Industry – The Engine of the Czech Economy* [online]. 27.6.2017 [cit. 6.2.2021]. Dostupné z: <http://www.czech-research.com/automotive-industry-engine-czech-economy/>

PROCHÁZKA, Martin, 2015. *Uber dává vydělat řidičům i právníkům, přesto vyvolává odpor* [online]. 28.2.2015 [cit. 5.2.2021]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/uber-dava-vydelat-ridicum-i-pravnikum-presto-vyvolava-odpor/>

PŘÍKRYL, Ivan, 2020. *Sdílená ekonomika předběhla pozitivní právní úpravu* [online]. 23.11.2020 [cit. 7.2.2021]. Dostupné z: <https://www.ceska-justice.cz/blog/sdilena-ekonomika-predbehla-pozitivni-pravni-upravu/>

Regulatory implications of the sharing economy, nedatováno [online]. [cit. 29.12.2020]. Dostupné z: <https://www.a-connect.com/knowledge/regulatory-implications-of-the-sharing-economy/>

SKRABANEK, Britt, 2020. *Difference Between Vision and Mission Statements: 25 Examples* [online]. 14.2.2020 [cit. 16.11.2020]. Dostupné z: <https://www.clearvoice.com/blog/difference-between-mission-vision-statement-examples/>

SMITH, Aaron, 2016. *Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy* [online]. 19.5.2016 [cit. 2.1.2021]. Dostupné z: <https://www.pewresearch.org/internet/2016/05/19/the-new-digital-economy/>

The history of Uber, 2020 [online]. [cit. 15.11.2020]. Dostupné z: <https://www.uber.com/newsroom/history/>

The rise of the sharing economy, 2013. [online]. 9.3.2013 [cit. 28.12.2020]. Dostupné z: <https://www.economist.com/leaders/2013/03/09/the-rise-of-the-sharing-economy>

Uber drivers to face new regulation after ruling from Europe's top court, 2017 [online]. 20.12.2017 [cit. 6.1.2021]. Dostupné z: <https://www.dw.com/en/uber-drivers-to-face-new-regulation-after-ruling-from-europes-top-court/a-41870954>

Uber Eats v červnu opustí Česko, důvodem je narůstající konkurence, 2020 [online]. 4.5.2020 [cit. 5.2.2021]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/uber-eats-rozvoz-ceska-republika-konec-cerven-partnerstvi-restaurace-potravin-y-hotova-jidla-prepravn.A200504_131036_ekonomika_maz

Uber Mission, Vision & Values, 2020 [online]. [cit. 20.11.2020]. Dostupné z: <https://www.comparably.com/companies/uber/mission>

Uber zůstává ve ztrátě, rychle ale roste jeho donášková služba, 2021 [online]. 11.2.2021 [cit. 8.3.2021]. Dostupné z: <https://www.investicniweb.cz/uber-zustava-ve-ztrate-rychle-ale-roste-jeho-donaskova-sluzba>

Vysoká ztráta pro Uber, 2020 [online]. 12.5.2020 [cit. 8.3.2021]. Dostupné z: <https://www.colosseum.cz/blog/zpravodajstvi/vysoka-ztrata-pro-uber.html#>

What are the advantages of the sharing economy?, 2020 [online]. [cit. 12.11.2020].
Dostupné z: <https://drivinginnovation.ie.edu/what-are-the-advantages-of-the-sharing-economy/>

YEO, Liyin, 2021. *Uber vs. Lyft: Who's tops in the battle of U.S. rideshare companies* [online]. 20.1.2021 [cit. 5.2.2021]. Dostupné z: <https://secondmeasure.com/datapoints/rideshare-industry-overview/>