



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Ekonomická fakulta  
Katedra ekonomiky

Bakalářská práce

# Rizika a přínosy sdílené ekonomiky

Vypracovala: Vlasta Nová  
Vedoucí práce: Ing. Antonín Šmejkal, Ph.D.

České Budějovice 2020

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
Ekonomická fakulta  
Akademický rok: 2017/2018

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vlasta NOVÁ**  
Osobní číslo: **E16208**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Rizika a přínosy sdílené ekonomiky**  
Zadávací katedra: **Katedra ekonomiky**

### Zásady pro vypracování:

#### Cíl práce:

Vymezit pojmy týkající se tématu sdílené ekonomiky a z dostupných studií odvodit její výhody a nevýhody včetně legislativního rámce. Na dílčím sektoru sdílené ekonomiky zmapovat nabídku a poptávku, zanalyzovat dopady na konkrétní subjekty a navrhnout doporučení pro exekutivní orgány.

#### Osnova:

1. Teoretický rámec sdílené ekonomiky, pojmy, definice
2. Sdílená ekonomika, související příležitosti a výzvy z pohledu evropského, národního a regionálního - aktuální studie
3. Akcelerátory, výhody, nevýhody a regulace sdílené ekonomiky
4. Příklady služeb sdílené ekonomiky
5. Na konkrétním sektoru zmapovat nabídku i poptávku po sdílené ekonomice včetně odhadu velikosti trhu
6. Dopady sdílené ekonomiky na konkrétní subjekty
7. Návrhy a doporučení pro exekutivní orgány

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Benkler, Y. (2006) *The Wealth of Networks: How Social Production Transforms Markets and Freedom*. New Haven, Conn: Yale University Press.

Demary, V. (2014) *Competition in the Sharing Economy*, Köln: Institut der deutschen Wirtschaft.

Eckhardt, G. M. & Bardhi, F. (2016) *The Sharing Economy Isn't About Sharing at All*. Harvard Business Review.

Pichrt, J. & Boháč, R. & Morávek, J. (2017) *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer.

Veber, J. & Krajčík, V. & Hruška, L. & kol. (2016) *Sdílená ekonomika*. Praha: VŠPP.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Antonín Šmejkal, Ph.D.

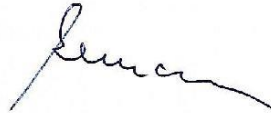
Katedra ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: 20. ledna 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2019

  
doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
děkan

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

  
Ing. Robert Zeman, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. února 2018

## **Prohlášení**

*Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.*

*Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.*

V Českých Budějovicích dne 29.4.2020

.....

Vlasta Nová

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce, Ing. Antonínu Šmejkalovi, Ph.D., za cenné rady a čas, který mi věnoval při jejím zpracování.

Dále bych chtěla poděkovat celému týmu z projektu Uniqway za poskytnutí nezbytných informací pro zpracování této práce. Velké díky patří také mé rodině, příteli, přátelům a blízkým, kteří mě při psaní práce podpořili.

## Obsah

1	Úvod a cíl práce.....	3
2	Přehled řešené problematiky .....	4
2.1	Teoretický rámec sdílené ekonomiky, pojmy, definice .....	4
2.1.1	Modely sdílené ekonomiky.....	5
2.1.2	Druhy sdílení z hlediska aktérů .....	6
2.1.3	Počátky sdílené ekonomiky .....	7
2.2	Sdílená ekonomika, související příležitosti a výzvy z pohledu evropského, národního a regionálního – aktuální studie .....	9
2.2.1	Problém jménem Airbnb.....	9
2.2.2	Elektrokoloběžky v Paříži.....	10
2.2.3	Rizika opatření vlády pro sdílenou ekonomiku .....	10
2.3	Akcelerátory, výhody, nevýhody a regulace sdílené ekonomiky .....	13
2.3.1	Akcelerátory.....	13
2.3.2	Výhody a nevýhody .....	14
2.3.3	Regulace.....	19
2.4	Příklady služeb sdílené ekonomiky.....	22
2.4.1	Služby sdílené ekonomiky v ubytování .....	22
2.4.2	Služby sdílené ekonomiky v dopravě .....	24
3	Metodika a cíle práce.....	30
3.1	Cíle .....	30
3.2	Zpracování dat.....	30
3.2.1	Hypotézy .....	31
3.3	Studium odborné literatury a zdrojů .....	32
3.4	Dopady sdílené ekonomiky .....	32
3.5	Návrhy a doporučení .....	33
3.6	Závěrečný souhrn .....	33
4	Řešení a výsledky práce .....	34
4.1	Na konkrétním sektoru zmapovat nabídku a poptávku po sdílené ekonomice včetně odhadu velikosti trhu .....	34

4.1.1	Carsharing .....	34
4.1.2	Projekt Uniqway .....	40
4.1.3	Uniqway – výsledky vyhodnocení dat.....	48
4.2	Dopady sdílené ekonomiky na konkrétní subjekty .....	51
4.2.1	Uber .....	51
4.2.2	Carsharing .....	51
4.2.3	Dopady sdílené ekonomiky na Uniqway .....	52
4.3	Návrhy a doporučení pro exekutivní orgány.....	56
4.3.1	Doporučení pro Uniqway na základě hypotéz.....	56
4.3.2	Doporučení k systému vzdělávání a informovanosti veřejnosti .....	58
4.3.3	Doporučení k podpoře dalšího rozvoje některých společností/projektů...	59
4.3.4	Regulatorní doporučení.....	60
5	Závěr.....	62
I.	Summary and keywords .....	65
II.	Seznam použitých zdrojů .....	66
III.	Seznam obrázků, grafů a tabulek .....	
IV.	Přílohy .....	

# 1 Úvod a cíl práce

Sdílená ekonomika je v posledních letech velmi probíraným a stále aktuálním tématem. Současně však vyvolává silné a různorodé emoce ve společnosti. Mnoho lidí s tímto fenoménem sympatizuje a podporuje ho. Lidé si pochvalují především pozitivní vliv na životní prostředí, které s sebou sdílená ekonomika přináší. Na druhou stranu existují i odpůrci, se kterými se sdílená ekonomika musí vypořádat. Díky nim dochází k nikdy nekončícím sporům. Zejména města, taxikáři a hoteliéři se dožadují důslednější regulace v rámci tohoto druhu ekonomiky.

Sdílení, resp. sdílenou ekonomiku lze označit za dynamicky se rozvíjející společenský jev, kterému věnují pozornost zejména sociální a ekonomické disciplíny. Její využití a rozšíření ve velké míře podporují především moderní technologie, konkrétně digitální platformy. Obecně můžeme tedy říci, že sdílená ekonomika spočívá ve sdílení nevyužitých výrobních faktorů prostřednictvím digitálních platforem, které zprostředkovávají nabídku a poptávku po těchto faktorech.

Teoretická část je zaměřena především na vymezení pojmů a definic týkajících se problematiky sdílené ekonomiky. Část práce se dotýká také současné situace tohoto fenoménu z regionálního, národního i evropského hlediska. Z dostupných studií jsou následně odvozeny výhody i nevýhody, které jsou spojené se sdílenou ekonomikou. Pozornost je věnována též problematice regulace jednotlivých aktérů sdílené ekonomiky u nás i ve světě. V závěru první části práce jsou postupně popsány konkrétní příklady služeb sdílené ekonomiky.

Praktická část se pak zaměřuje přímo na dílčí sektor sdílené ekonomiky, na kterém je zmapovaná nabídka i poptávka. Dále jsou zde vymezené určité dopady sdílené ekonomiky na konkrétní subjekty. V závěru jsou poté představeny jednotlivá doporučení a návrhy pro exekutivní orgány.

Sdílená ekonomika bez pochyb představuje fenomén 21. století, ale její využití lze spatřit už v minulosti. V současné době se sektor sdílené ekonomiky neustále rozšiřuje a roste. To dokazuje především růst obrátů na těchto platformách v rámci Evropské unie, který se pohybuje mezi 80 – 100 % ročně. Tato práce má za cíl objasnit problematiku sdílené ekonomiky jak v teoretické, tak v praktické úrovni. Dalším přínosem je potom možné zodpovězení otázek týkajících se současného fungování sdílené ekonomiky především v oblasti dopravy.



## 2 Přehled řešené problematiky

### 2.1 Teoretický rámec sdílené ekonomiky, pojmy, definice

Sdílenou nebo také kolaborativní ekonomikou se rozumí část ekonomiky, která se skládá ze sdíleného využívání hmotných zdrojů či statků více jednotlivci (*peer – to – peer*). Spočívá tedy v transakcích někde na škále mezi vlastněním a darováním druhému. Tyto transakce se uskutečňují pomocí trhu (na bázi nabídky a poptávky, a tudíž se obě strany navzájem neznají), na internetu (často přes mobilní aplikace) a zpravidla jsou úplatné. Tento společenský jev je obvykle označován pojmem *uberizace*, odvozeného z názvu jednoho z nejvýznamnějších a nejznámějších zástupců sdílené ekonomiky.

Sdílená ekonomika pochází z anglického slova *sharing economy*. V češtině se měl využívat termín *spoluspotřebitelství*, který označuje horizontální občanskoprávní vztahy dvou nebo více nepodnikajících fyzických osob – spotřebitelů.

Pro sdílenou ekonomiku existuje dále celá řada různých pojmů jako například kolaborativní ekonomika, *peer – to – peer economy*, *access economy*, *pooling economy*, *circular economy*, komunitní ekonomika, ekonomika sdílení, ekonomika platform a další.

Ve této ekonomice se prakticky nevyskytují zaměstnanci a sdílená ekonomika se tomuto pojmu úzkostlivě vyhýbá. V souvislosti se sdílenou ekonomikou zřídka kdy narazíme na označení „zaměstnanec“. Přednost se dává označení „pracovník“, kterým se zde rozumí osoba pracující ve sdílené ekonomice bez ohledu na formu (pracovní poměr, výkon samostatně výdělečné činnosti). (Pichrt & Boháč & Morávek, 2017)

Hlavní charakteristikou sdílené ekonomiky je její heterogenita. Zahrnuje nespočet obchodních modelů, trhů a produktů, takže najít obecnou definici všech těchto činností je obtížné. Jedná se především o sdílení zboží, služeb nebo znalostí, které vystihují sdílenou ekonomiku. Transakce obvykle probíhají na platformách, kde dochází ke střetu nabídky s poptávkou, které jsou v mnoha případech, ale ne vždy, prováděné jednotlivci. Společnosti sdílené ekonomiky obvykle konkurují tradičním společnostem v mnoha různých obchodech. (Demary, 2014)

Nemusí se ale vždy jednat pouze o sdílení v tradičním slova smyslu (fyzické sdílení auta, bytu, knih či drahého oblečení). Pod pojem sdílená ekonomika spadají i další transakce uskutečňované mezi jednotlivci prostřednictvím online platformem – např. prodej použitých věcí, půjčování peněz jinému či nalezení osob se společnými zájmy a sdílení času s nimi. (Pichrt & Boháč & Morávek, 2017)

Za velmi důležitý prvek sdílené ekonomiky je považována také důvěra mezi osobou, která propůjčuje aktivum nebo poskytuje službu a člověkem, který tu službu nebo aktivum využívá. Tento princip je demonstrován na obrázku č.1.

Obrázek 1: Princip sdílené ekonomiky



Zdroj: Kulhavý, 2018

### 2.1.1 Modely sdílené ekonomiky

Sdílení se může promítnout do více podob. Ekonomičtí teoretici zaměřeni na sdílenou ekonomiku rozeznávají několik druhů rozdělení, jak lze jednotlivé formy roztrdit. Jsou dva nejčastější systémy dělení, které slouží ke klasifikaci sdílené ekonomiky.

Lisa Ganskyová je autorkou prvního rozdělení, který obsahuje dva modely sdílení. Kritérium, podle kterého se zde Lisa Ganskyová řídí, je vlastnictví.

Do prvního rozdělení patří tyto dva modely:

- Full Mesh Model
- Own To Mesh Model

První typ, který je označován jako **Full Mesh Model** představuje sdílení typu, kdy existuje firma (půjčovna kol), která vlastní konkrétní aktiva, jež si zákazníci mohou pronajímat pomocí mobilních aplikací nebo webových stránek. Transakce probíhají on – line, a tak odpadá osobní kontakt s firmou. Jako příklad lze uvést Zipcar nebo její český ekvivalent CAR4WAY. Druhý model **Own To Mesh Model** se výrazně odlišuje od

prvního v tom, že firmy sdílení pouze zprostředkovávají, ale konkrétní aktiva nevlastní. Lze uvést typické zástupce, kterými jsou společnosti Airbnb a Uber. (Gansky, 2010)

Za druhým systémem rozdělení stojí Rachel Botsmanová, ve kterém rozlišuje tři typy sdílení, které jsou založené na tom, co je sdíleno.

Do druhého rozdělení patří následující tři kategorie:

- Product Service Systems
- Redistribution Market
- Collaborative Lifestyles

Prvním typem je kategorie **Product Service Systems**, do kterého spadají služby, umožňující sdílení věcí nebo pronájem. V této skupině nezáleží na tom, kdo danou věc vlastní, a proto sem lze zařadit Uber i Zipcar. Podmínkou pro tuto skupinu je pouze skutečnost, že je pronajímán statek materiálního charakteru.

Kategorie **Redistribution Market** zahrnuje platformy a sociální sítě sloužící k předprodeji či k výměnám použitého zboží. Do této skupiny můžeme zařadit celosvětově známý eBay či jeho český ekvivalent Aukro.

**Collaborative Lifestyles** je poslední kategorií Rachel Botsmanové. Pomocí služeb, jež spadají do této skupiny, jsou sdíleny statky nemateriálního charakteru, které mohou zahrnovat prostor, čas, dovednost i elektřinu. Příkladem může být americký TaskRabbit nebo český Stovkomat, kde se střetává nabídka s poptávkou různých řemeslných a jiných prací. Tato kategorie zahrnuje i služby pro sdílení ubytování, jako jsou již jmenované Airbnb a Couchsurfing. (Botsman, 2012)

### 2.1.2 Druhy sdílení z hlediska aktérů

Modely sdílení lze dělit i jiným způsobem. V tomto případě záleží na tom, kteří aktéři se do směny zapojují.

Různé druhy sdílení se mohou konat mezi:

- Dvěma jednotlivci (*person – to – person*)
- Firmou a zákazníkem (*business – to – consumer*)
- Dvěma různými firmami (*business – to – business*)

## **Jednotlivé druhy sdílení budou postupně popsány zde:**

Jako první je způsob sdílení, kdy směna probíhá mezi dvěma jednotlivci, známé též jako peer – to – peer nebo **P2P sharing**. Princip je v tom, že jednotlivci vlastní určité statky, či nabízí konkrétní služby a přímo je mezi sebou sdílí. Většinou jsou v tomto případě využívány moderní technologie, které zjednodušují střet nabídky a poptávky, bez nutnosti osob sdílet fyzický prostor. V rámci P2P lze sdílet cokoliv od věcí denní potřeby, přes auta, bydlení až po své vlastní schopnosti. Radíme sem například [Airbnb](#) nebo [Uber](#). Jako příklad nekomerčního P2P sharingu je [Couchsurfng](#).

Dalším způsobem sdílení je typ business – to – consumer, zkráceně **B2C sharing**, což je forma sdílení, která se vlastně překrývá s modelem. V tomto druhu směny jistý podnik či instituce vlastní určitá aktiva, které si jednotlivci poté za úplatu propůjčují. Konkrétní podnik zastává veškerý servis a zákazníci získávají přístup k produktům či službám skrze moderní technologie, jako jsou mobilní aplikace nebo webové platformy. Tuto službu může nabídnout například [Zipcar](#) pro sdílení automobilů, jejíž působnost je rozšířená v USA i v západní Evropě. Má ve vlastnictví mnoho vozů a nabízí je k pronájmu za hodinovou nebo denní sazbu. Totožnou službu může nabídnout také BMW s aplikací [DriveNow](#).

Jako poslední je business – to – business, jinak **B2B sharing**, což jsou taková sdílení, jenž se odehrávají mezi dvěma podniky či institucemi. V rámci B2B si firmy mohou za úplatu efektivně propůjčovat nevyužité prostory nebo vybavení. Tuto formu sdílení statků, ale i nákladů, nabízí kupříkladu [Liquidspace](#). Role této služby spočívá pouze ve zprostředkování transakce. Sdílení poté probíhá až mezi dvěma zainteresovanými účastníky, kdy jeden sdílené statky vlastní a druhý si je pronajímá. Samotná platforma zaujímá pozici jakéhosi virtuálního tržiště, jelikož nemá ve vlastnictví pracovní prostory či kancelářská vybavení. (Puschmann a Alt, 2016)

### **2.1.3 Počátky sdílené ekonomiky**

Přestože často vzniká dojem, že sdílená ekonomika je novátorský koncept, společné sdílení majetku tu existovalo již před tisíci lety. Je považována za historický nástroj využívaný ke zmírnění dopadů nízké produktivity v tehdejších ekonomikách. V této době bylo sdílení podpořeno především tím, že lidé v předindustriální době žili v relativně malých komunitách, které umožňovaly vyšší míru sociální kontroly. Díky kontrole v dané komunitě existovala potřebná důvěra a díky důvěře zase ochota sdílet.

S rostoucím blahobytem společnosti se nutnost sdílet stávala spíše možností. V důsledku průmyslové revoluce též začala část obyvatelstva žít ve městech. V městech rostla anonymita populace, a to vedlo ke snížení míry důvěry mezi lidmi. Proto také začalo být i sdílení obtížněji realizovatelné.

Význam sdílené ekonomiky začal viditelně klesat s ekonomickým růstem a s poklesem nedostatku spotřebního zboží. K jejímu opětovnému rozmachu napomohl především rozvoj chytrých telefonů, digitálních technologií a také pokrytí rychlým internetem. Sdílená ekonomika je často označována jako produkt internetové doby.

Příklady sdílené ekonomiky z praxe:

Jedním z historických příkladů to jsou **Izraelské kibucy**, osady z počátku 20. století, které fungovaly na bázi kolektivního vlastnictví. Tehdy platilo, že všechny zdroje společenství jsou sdíleny. V podstatě bylo vše všech. Řadí je to tak mezi extrémní případy sdílené ekonomiky.

Princip byl takový, že členové komunity pracovali v kibucu a výnosy z jejich práce a společných zdrojů byly po uspokojení základních životních potřeb komunity re-investovány zpět do společného majetku. Postupně došlo k ekonomickému úpadku kibuců, a tak byl majetek řady kibuců v 90. letech kvůli ekonomickým problémům privatizován.

Dalším příkladem je **sdílení automobilů**, které bylo využíváno především během druhé světové války ve Spojených státech amerických, kdy byl nedostatek pohonných hmot i civilních aut. Dnes známe jako carsharing.

Můžeme zmínit též **knihovny**, kdy ekonomicky výhodnější je knihy spíše sdílet, tedy vypůjčit si je, než je vlastnit. Na stejném principu funguje také například půjčování kol nebo sportovního vybavení. (Deloitte, 2017)

**Stavební spoření** historicky vznikalo jako produkt sdílení financí, který je postavený na důvěře uvnitř relativně malé komunity. Produkt je dochovaný dodnes, ale už se nedá mluvit o sdílené ekonomice. V současné době se jedná o běžnou finanční službu. (Krčálová, 2018)

## **2.2 Sdílená ekonomika, související příležitosti a výzvy z pohledu evropského, národního a regionálního – aktuální studie**

Sdílená ekonomika je bez pochyby obrovským fenoménem 21.století, a proto vyvolává její pojetí v akademické obci diskuze a jen s těžkostmi lze určit, zda nalezneme větší zastoupení na straně zastánců sdílené ekonomiky, či zda existuje více jejich odpůrců. Je to téma velmi aktuální a probírané, což může potvrdit nejen světový zájem médií, odborné i laické veřejnosti, ale i soudní spory, kterých v souvislosti s tímto fenoménem přibývá. (Pichrt & Boháč & Morávek, 2017)

Sdílená ekonomika může dát podněty k soudním sporům, ale také s sebou může přinést různé příležitosti či výzvy pro své okolí.

### **2.2.1 Problém jménem Airbnb**

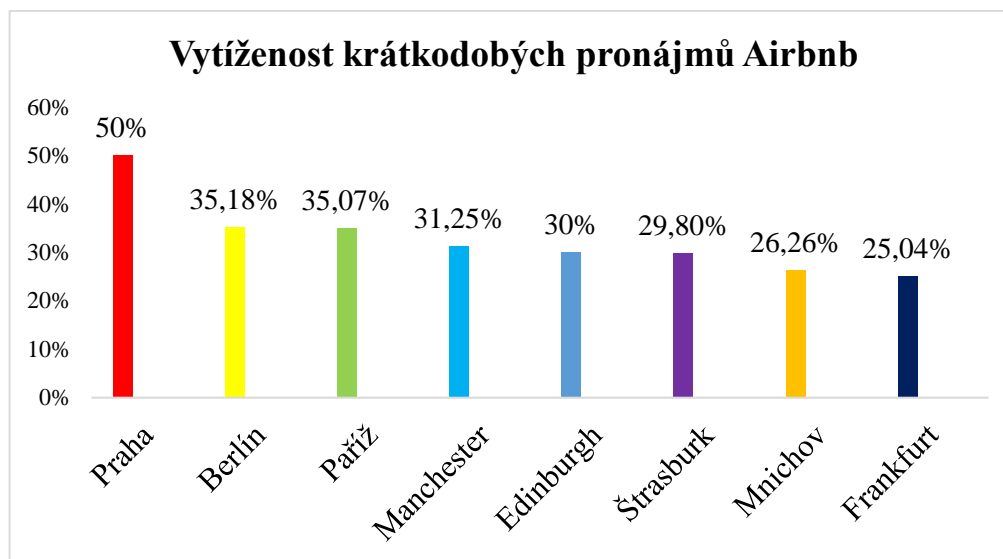
V některých případech může být sdílené ekonomiky už přespříliš a společnost se začne bouřit. Takto je tomu v současné době především v Paříži, Berlíně a v Praze. Tyto města mají problém s Airbnb.

Naše hlavní město se chce připojit k výzvě evropských metropolí (Amsterdam, Barcelona, Mnichov, Berlín, Brusel, Paříž i Vídeň), která požaduje po Evropské komisi jednotnou normu pro krátkodobé ubytování turistů v bytech přes internetové platformy Airbnb. Téměř 80 % pražských bytů je pronajímáno turistům. Jedná se asi o 11 500 bytů, které poskytují pouze krátkodobé ubytování. Dochází tak tzv. overtourismu – zahlcování měst turisty.

Potřebný legislativní rámec nemá vzniknout pouze v Bruselu, nýbrž i na národní úrovni. Veškeré dosavadní požadavky Prahy, aby získala nástroj pro určitou regulaci Airbnb, sněmovna odmítla. Nyní se za pomoci ministerstva pro místní rozvoj Praha opět pokusí vyžádat potřebné změny. Pokud se vláda k výzvě přikloní, je tu určitá naděje, že se negativní výsledky hlasování ve sněmovně změní. (Janiš, 2020)

Na následujícím grafu je zřetelné, že Praha se svými 50 % vytiženosti dominuje většině evropským metropolí. Nejlépe je na tom zatím Frankfurt se svými 25, 04 procenty.

Graf 1: Vytíženost Airbnb



Zdroj dat: Vlastní zpracování dle Ekonomické analýzy ubytovacích služeb včetně segmentu tzv. sdílené ekonomiky, 2019

### 2.2.2 Elektrokoloběžky v Paříži

Dalším případem je problém z května roku 2019, týkající se sdílených elektrokoloběžek nejen v Praze, ale i v Paříži. V tomto případě se řeší špatné parkování těchto koloběžek, které mohou překážet chodcům nebo autům. V hlavním městě Francie je k dispozici zhruba 14 000 elektrokoloběžek, které si lidé stejně jako v Praze mohou za poplatek vypůjčit. Stále častější je kritika vůči těmto strojům, které díky špatnému parkování brání provozu.

V Paříži byl sjednán kodex slušného chování, jehož cílem je zabránit nehodám na koloběžkách a nesprávnému parkování v ulicích. Radnice si vyhradila právo překážející stroje zaprotokolovat a odvést do skladu. Pro koloběžky budou vytvořena speciální parkovací místa. Také vznikne možnost špatně zaparkované nebo poškozené koloběžky nahlásit přes speciální aplikaci. (ČTK, 2019)

### 2.2.3 Rizika opatření vlády pro sdílenou ekonomiku

Téměř celý svět zasáhl za poměrně krátký čas virus COVID – 19. Českou republiku tento vir sužuje již od 1.března 2020, kdy byl prokázán první nakažený. Několik dní poté byl vyhlášen nouzový stav pro celou republiku – začaly se zavírat školy, školky, univerzity, další v pořadí byla různá sportovní, kulturní, ubytovací i stravovací zařízení. Nakonec toto opatření postihlo také různé obchody vyjma těch s potravinami. Je jasné, že všechna tato opatření, která vláda přijala, budou mít vliv na naši ekonomiku, a tedy i na tu sdílenou.

Na jedné z tiskových konferencí zazněla i preventivní opatření týkající se sdílené ekonomiky. Dotkla se především sdílené dopravy a ubytování.

Byl zakázán provoz sdílených taxislužeb, vyjma těch, které rozvázejí jídlo nebo lidi s oprávněním řidiče taxislužby. Důvodem je obtížná kontrola těchto služeb.

Probíhající krize kolem šíření koronaviru výrazně omezila poptávku po jízdách taxislužby. Taxikáři nyní místo lidí převážejí spíš jídlo a kompenzují si tak výpadky tržeb. Službu nákupů a převozu zboží zavedl v současné situaci například Liftago nebo Bolt. Uber také pokračuje ve službě rozvozem jídla *Uber Eats*. (ČTK, iDNES.cz, 2020)

Též byl zakázán, po dobu nutnou, provoz ubytovacích služeb v rámci Airbnb. Důvodem je snaha snížit pravděpodobnost styku se zahraničními návštěvníky, kteří služeb Airbnb využívají nejčastěji. Výjimka byla udělena pouze pro dočasný pobyt cizinců, kteří čekají na transport ze země.

Jako první s tímto návrhem přišla Praha 1, poté co byla prokázána nákaza u dvou francouzských turistů po návratu do své rodné země. Právě tito turisté byli ubytováni v rámci Airbnb. Nejedná se o ojedinělý případ. Tím dalším je záležitost nakaženého pražského taxikáře firmy Uber. Tento muž, který s viditelnými příznaky nákazy vozil ještě následující tři dny klienty, pronajímá též svůj pražský byt přes Airbnb. Podle hygieniků se s největší pravděpodobností nakazil od německých turistů, kteří u něho byli krátce před nálezem ubytování. (Wolf, 2020)

Společnost Airbnb zařadila stávající pandemii koronaviru nově mezi tzv. polehčující okolnosti, dle kterých tak někdy nebude účtovat stornopoplatky. Umožní tak bezplatně zrušit rezervace na celém světě u pobytů a zážitkových balíčků Airbnb. Vztahuje se to k rezervacím provedených do 14. března 2020 nebo dříve, s termíny nástupu od 14. března do 14. dubna 2020. Tato možnost se nevztahuje pro pevninskou Čínu, protože podle Airbnb se v této zemi od 1. dubna 2020 plánuje návrat do normálu. (Chvátal, 2020)

Dopady COVIDU-19 se tedy značně odráží na sdílené ekonomice. Lidé, kterým se přičila sdílená ekonomika, nyní mohou jásat, jelikož díky infekci koronavirem hodně společností ukončuje svou činnost. Jako příklad můžeme uvést elektrokoloběžky Lime v Praze fungující od roku 2018. Americká společnost kvůli pandemii ukončila dočasně provoz jak v Česku, tak v dalších 22 zemích světa. Ukazuje se totiž, že hlavní klientelou služby Lime jsou turisté, kteří v současné době chybí.



Svá sdílená elektro auta kvůli nákaze COVID – 19 preventivně stahuje z provozu také carsharingová firma Re.volt. Svá auta čistí i dezinfikují při každé výměně baterií. Technici jsou celý den v terénu a auta se snaží dezinfikovat i mimo výměny. Přesto není v jejich silách po každé jízdě auto provést dezinfekci celého auta. Vyzývají proto uživatele, aby si nosili rukavice a svou dezinfekcí si pro jistotu auto před jízdou vyčistili. (Kopecký, Bereň, 2020)

## 2.3 Akcelerátory, výhody, nevýhody a regulace sdílené ekonomiky

### 2.3.1 Akcelerátory

V současnosti je sdílená ekonomika na neuvěřitelném vzestupu a objem transakcí prováděných skrze ni se každým rokem zvyšuje. Kdo stojí ale za tímto rychlým nárůstem a šířením se do celého světa? Jsou to různé vnější faktory ekonomického, technologického, společenského ale i environmentálního charakteru.

V dnešní době se čím dál více řeší otázka ekologie, ochrana **životního prostředí** nebo trvale udržitelný rozvoj. Lidem začíná více záležet na prostředí, ve kterém žijí a uvědomují si, že jejich existence a činy mají důsledky. Díky tomu zájem o sdílenou ekonomiku roste a šíří se. Lidé díky ní přehodnotili přístup ke spotřebě i vlastnictví a otevřeli se tak kontaktu s naprosto neznámými lidmi. Mnoho lidí vidí ve sdílené ekonomice jednu z cest, jak v rámci zásad trvale udržitelného rozvoje fungovat. Oceňují i především její šetrnost vůči životnímu prostředí. Ve sdílené ekonomice jde především o sdílení něčeho, co právě nepotřebujeme, s ostatními. Nesníží se uspokojení vlastních potřeb a zároveň bude respektována existence environmentálních limitů. Efektivní sdílení může vést ke snížení nároků na výrobu a tím pádem i nároky na přírodu a životní prostředí.

Dalším faktorem, který lze považovat za jeden z hlavních, jež jsou zodpovědné za mohutný rozvoj sdílené ekonomiky, jsou **moderní komunikační technologie**. Aby byla funkčnost služeb sdílené ekonomiky efektivní, je zapotřebí internetového připojení, které je dnes pro část světa téměř samozřejmostí. Mnoho lidí v současnosti již vlastní chytré telefony, a tak je možné prakticky kdykoli a kdekoli využít webové aplikace služeb sdílené ekonomiky. A především takto jsou odbourávány bariéry pro expanzi sdílené ekonomiky. Důležité jsou také technologie GPS, která nám umožňuje lokalizovat jednotlivé uživatele a spojit tak nejbližší poptávku s nejbližší nabídkou. Takto lze snížit v rámci jednotlivých služeb transakční náklady na minimum a dosáhnout tak maximálního pohodlí pro uživatele. Informační a komunikační technologie dokonce dokážou vyfiltrovat kvalitu vytvořenou dostupností informací o jednotlivých „sdílejících“. To vede ke zvýšení důvěry mezi jednotlivými účastníky a opět přispívá k tomu, že se dosah služeb i objem transakcí neustále zvyšuje.

V rámci **ekonomického hlediska**, vhodné podmínky pro rozvoj sdílené ekonomiky přinesl také velký posun v přístupu lidí k individuálnímu vlastnictví. Postupem času, čím dál více záleží na neomezeném přístupu k určitým statkům, než na tom, abychom je měli přímo ve vlastnictví. Už nepotřebujeme nutně vlastnit statky. Stačí nám

naplnění našich potřeb jejich prostřednictvím. Především mladší lidé si zvykli platit si za přístup místo za vlastnictví.

Stále ale zůstává mnoho věcí, které lidé raději vlastní, sdílet je nechtějí a pouhý přístup k nim nestačí. Tato změna přístupu k vlastnictví se projevuje i v rozvíjící se sdílené ekonomice. Lidé si postupně zvykají na to, že u některých druhů statků je levnější i pohodlnější je využívat jen v případě potřeby a že je jejich vlastnictví může být zbytečnou zátěží.

Důležitý faktor, který posiluje rozmach sdílené ekonomiky, je také vzrůstající se potřeba lidí společensky se začlenit a více se **socializovat**. V současné době většina z nás používá alespoň jednu z různých forem online komunikace, kterým dominují především sociální sítě. Není divu, že se díky tomu zvýšil pocit izolovanosti mezi lidmi. Lidé řeší čím dál větší množství věcí jen pomocí elektronické komunikace, což vede k jistému odčizení. Služby sdílené ekonomiky dokážou propojit lidmi oblíbené online prostředí a rozšiřují ho o interakce se skutečnými lidmi. (Marek, 2016)

### **2.3.2 Výhody a nevýhody**

Vše má své výhody i nevýhody. Ani sdílená ekonomika v tomto není výjimkou. Společnosti může jak prospívat, tak přinést s sebou spoustu negativ.

Jedna z nejpřednějších výhod sdílené ekonomiky je možnost nejefektivnějšího využívání různých komodit. Komodity jsou příležitostně využívány jednotlivci, což zvyšuje jejich využitelnost. Hlavní myšlenkou sdílené ekonomiky je to, aby nevyužité věci byly sdíleny. Tímto by se mohlo zabránit zbytečné nadvýrobě. Nehledě na fakt, že krátkodobý pronájem věci vychází o něco levněji než jeho koupě a následné vlastnictví.

Dalším kladem v rámci sdílené ekonomiky je skutečnost, že různé ekonomické platformy fungují též v oblasti online trhu, který je v současnosti velice rozšířen. Tímto je umožněn jednoduchý střet nabídky a poptávky v odvětvích jako je copywriting, programování, online marketing anebo doučování předmětů. Účastníci těchto procesů nemusejí tak měnit svou geografickou polohu a práci si takto mohou značně usnadnit. Mohou si stanovit podmínky i počet odpracovaných hodin.

Vývoj sdílené ekonomiky klade vyšší nároky na technickou a informační gramotnost lidí, což má za následek zvýšený počet nabízejících a poptávajících. Se sdílenou ekonomikou se pojí vznik nových podnikatelských nápadů, jelikož dochází k setkávání lidí s nápadem a bez finančních prostředků s lidmi, kteří naopak mají volné finance.

Finanční prostředky lze také získat poskytováním služby skrze platformy sdílené ekonomiky. Přes online platformy je uskutečňována většina transakcí mezi lidmi ze všech koutů světa. Právě proto na sdílené ekonomice nejvíce vydělávají provozovatelé platformem.

Na druhou stranu jedním z největších negativ sdílené ekonomiky je skutečnost, že provozovatelé platformem a poskytovatelé služeb nejsou zaměstnanci, a proto se na ně nevztahuje odstupné, zdravotní pojištění a prémie. To může vést k dlouhodobému poklesu pracovních míst v tradiční ekonomice, jelikož ceny za pronájem služeb i komodit sdílené ekonomiky jsou nižší. Ve sdílené ekonomice schází zaměstnanecké vztahy i obchodní smlouvy. To vede ke ztrátě daňových příjmů z pohledu státního rozpočtu. (FlexiOffice.cz, 2019)

Tabulka 1: Výhody a nevýhody

	VÝHODY	NEVÝHODY
<b>Ubytování</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nižší cena za ubytování než za klasické ubytování v hotelu</li> <li>+ Umožňuje snazší setkání se s místními obyvateli a kulturou</li> <li>+ Peněžní příjem pro poskytovatele</li> <li>+ Ekonomická udržitelnost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bezpečnostní riziko</li> <li>– Nedostatečná právní ochrana</li> <li>– Nelegálnost ohledně neplacení povinných odvodů státu</li> <li>– Zvýšení nájemného pro stále místní obyvatele</li> </ul>
<b>Doprava</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Snížení investičních a provozních výdajů a starostí</li> <li>+ Redukce negativních dopadů osobní automobilové dopravy na životní prostředí</li> <li>+ Vyhrazená vlastní místa na stání</li> <li>+ Platíme pouze za dobu, kdy jsme vůz skutečně využívali</li> <li>+ Možnost výběru z více typů aut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Omezená dostupnost vozidla</li> <li>– Plán cesty předem</li> <li>– Delší vzdálenost k vybranému autu</li> <li>– Auto se musí vrátit na určené místo</li> <li>– Samoobslužný systém</li> </ul>

Zdroj: Vlastní zpracování, 2019

## Ubytování

### a) výhody

Klady, ale i zápory má sdílená ekonomika v ubytování. Jednou z předních výhod sdíleného ubytování je cena. Díky její přijatelné výši mohou využít služeb sdíleného ubytování i spotřebitelé, kteří nemají dostatek finančních prostředků pro cestování a následný pobyt v destinaci. Výhodu z toho mohou čerpat ale i poskytovatelé – vlastníci nemovitosti, kteří tak zaplní volnou kapacitu svého bytu a mohou se těšit z příjmu plynoucího z pronájmu. Dalším důvodem, proč lidé zvyšují svůj zájem o služby Airbnb je ten, že jim to umožní proniknout do nitra místní kultury. Turisté si většinou vybírají lokality bydlení, kde mají možnost setkat se s místním obyvatelstvem, poznat odlišné kultury a zažít nezapomenutelné chvíle.

Možnost levně a snadně se ubytovat zvýší počet turistů v lokalitě, a tak budou narůstat i příjmy plynoucí z cestovního ruchu. Kvůli snaze o dosažení konkurenceschopnosti budou hotely snižovat ceny ubytování, což můžeme brát též za výhodu a patřičně toho využít. Tuto možnost bydlení volí velké množství cestujících i kvůli tomu, že je to jedna z ekologičtějších možností a zahrnuje též ekonomickou udržitelnost.

### b) nevýhody

Vždy nemůže být vše ideální, a proto i sdílené ubytování má svá negativa. Mezi hlavní nevýhody se řadí například bezpečnostní riziko, nedostatečná právní ochrana účastníků transakcí, anebo případná nelegálnost ohledně neplacení povinných odvodů státu. Vzniká zde šedá ekonomika a hrozí daňové úniky. Vzhledem ke skutečnosti, že je čím dál větší množství lidí, kteří upřednostňují Airbnb oproti klasickému ubytování v hotelu, klesají příjmy místních hotelů a jiných ubytovacích zařízení. Systémovým negativním dopadem je zvýšení nájemného pro stálé místní obyvatelé. Tento problém musí řešit většina měst, kde Airbnb funguje. Současně v těchto místech dochází i k poklesu nabídky trvalého bydlení. Rizikem pro pronajímatele může být i případná krádež nebo zničení majetku ze strany spotřebitele.

Také spotřebitel by měl být při výběru Airbnb služby obezřetný. Mohou se zde vyskytnout problémy, které souvisejí například s nedodržováním hygienických, požárních, ale i stavebně – technických předpisů. Člověk se může též obávat nedostatku nebo dokonce narušení soukromí, ale také i případného rušení nočního klidu a nepořádku ve společných domovních prostorech. (Portál o bydlení, 2019)

## Doprava

Carsharing s sebou přináší mnoho pozitiv, ale vyskytují se zde i nějaká negativa. Pro uživatele, kteří se rozhodnou využít služeb carsharingu to znamená především snížení investičních a provozních výdajů a starostí, které by jinak souvisely s provozováním vlastního vozidla. V rámci ekologie dochází k redukci negativních dopadů osobní automobilové dopravy na životní prostředí. Na druhou stranu negativem může být například omezená dostupnost sdíleného auta, které nemusí být vždy k dispozici.

### a) výhody

Přestože carsharing s sebou přináší i několik záporů, převažují zde klady. Jednou z předních výhod, kterou uživatel určitě ocení, je úspora peněz, jenž by vynaložil na koupi nového vozu. Odpadají náklady jako je zmiňovaná koupě vozu, různé opravy, pojištění, povinné ručení, servis, výbava, havarijní pojištění, anebo poplatky za parkování ve městech. Vše je v ceně U sdílených aut nalezneme většinou i dálniční známku.

Sdílená auta mají vyhrazená vlastní místa na stání, a tak nemusíme ztrácet čas nekonečným hledáním volného místa. Tuto skutečnost ocení především lidé, kteří žijí kupříkladu v hustě obydlených oblastech nebo na sídlištích.

V porovnání s obyčejnými půjčovnami, carsharing je služba dostupná 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. Od klasické půjčovny se liší také v tom, že i když máme auto půjčené na celý den, platíme pouze za dobu, kdy jsme vůz opravdu používali. Někdo může také ocenit plnou samoobslužnost, kterou tato služba disponuje.

Jednou z dalších výhod je možnost výběru z více typů aut. Lze si vždy vybrat vůz podle potřeby. Může to být menší auto na nákup nebo například dodávka pro případ stěhování. Auta v nabídce jsou pravidelně udržovaná a také jsou novější než průměrně staré auto. (PFP s.r.o., 2017)

Carsharing ve velké míře ulehčuje životnímu prostředí, a tak je ekologická podstata tohoto systému jednou z jeho velkých předností. Přestože se jedná o způsob přepravy osobními automobily, přispívá k ochraně životního prostředí ve většině měst. Pozitivní dopady carsharingu na životní prostředí jsou tedy jedním z předních důvodů, proč se lidé přiklání ke sdílení aut.

Carsharing je užitečný také z hlediska úspory parkovacích míst. Pokud člověk vlastní vůz, využívá ho v průměru zhruba hodinu denně. Zbytek času auto stojí v garáži či na

zahradě, v horším případě zabírá jedno z míst na parkovišti. Carsharing nám dává možnost ulehčit přeplněným parkovištím, a tak šetřit životní prostředí. Sdílené auto je totiž používáno až několikanásobně déle než klasické auto. A používané auto logicky nepotřebuje parkovací místo.

Díky tomuto efektivnějšímu využití se snižuje počet aut, které zabírají parkovací plochu. Tato plocha může být poté využita lepším způsobem, který prospěje našemu životnímu prostředí. A to například výstavbu parků, dětských hřišť nebo jednoduchou výsadbou zeleně, které není nikdy dost.

Využíváním menšího množství aut dojde ke snížení negativních dopadů způsobených automobilovou dopravou. Dojde jak ke snížení znečištění ovzduší a nadměrného hluku, tak klesne počet dopravních nehod. Pozitivním důsledkem bude také menší výskyt dopravních zácp a snížení čerpání neobnovitelných zdrojů.

Pokud auto nevlastníte a využíváte carsharingových služeb, auto využíváte jen tehdy, kdy ho skutečně potřebujete. U sdíleného auta lépe vidíte skutečné náklady za ujetý kilometr. To vás přiměje častěji využít jiných druhů dopravy. Můžete místo výpůjčky auta, vyrazit pěšky nebo na kole a udělat tak něco pro své zdraví, popřípadě využít služeb veřejné dopravy. Rozmyslíme si tak zbytečné popojíždění autem na krátkou vzdálenost a tím můžeme snížit spotřebu energie při dopravě až o 50 %. Studie, týkající se snížení spotřeby energie, byla provedena Švýcarským úřadem pro energii. (Sunebono s.r.o., 2019)

## **b) nevýhody**

Carsharing disponuje i několika nevýhodami. Je to například plán cesty, který musí být stanoven předem, společně se správným výběrem auta. Pokud chceme jet nakoupit do města, nebudeme si půjčovat limuzínu a naopak. S tím se pojí omezená dostupnost zvolného automobilu, který nemusí být vždy k dispozici. Nastartování carsharingového auta předchází mnoho skutečností, a proto sednout za volant sdíleného auta není tak jednoduché jako sednout do vlastního. Jednou z těchto skutečností je například delší docházková či dojezdová vzdálenost k vybranému autu. Je důležité auto poté vrátit na místo, ze kterého jsme si ho půjčili. Pro někoho může být překážkou také samotný systém půjčení, kdy je rezervace, vyzvednutí vozu i jeho vrácení plně samoobslužné. (PFP s.r.o., 2017)

### 2.3.3 Regulace

Sdílená ekonomika s sebou přináší obrovská pozitiva. Přesto se v posledních letech (převážně od roku 2014) začíná objevovat snaha ji nějakým způsobem usměrňovat, regulovat, a případně pro ni nastavit zákonný rámec. (Vöfl, 2018)

Prvotním cílem regulace je ochrana spotřebitele. Řeší se především zákonné podmínky, které dopadají na sdílenou ekonomiku jako takovou. Jedná se tedy o soubor nařízení, jejichž náplní je ochrana spotřebitele, ochrana hospodářské soutěže, určení spravedlivých pracovních či tržních podmínek atd. Regulace má sloužit jako právní ochrana. Obecně může regulace znamenat bariéru pro vstup do daného odvětví, zejména pokud je spojena s podmínkou získání povolení ke konkrétní činnosti. Jedná se například o taxi-kářské koncese, živnostenské oprávnění pro provozování ubytovacích služeb. (Deloitte, 2017)

Díky rychlému rozvoji sdílené ekonomiky ve většině států zaostává legislativa za praxí. Sdílená ekonomika není vymezená ve většině zákonů a tím pádem není ani regulovaná. Kvůli tomu získává sdílená ekonomika v současné době konkurenční výhodu nad klasickými odvětvími. Tato výhoda je nejvíce patrná ve sporu mezi řidiči Uber a řidiči klasických taxi služeb u nás v Praze. Řidiči typických taxíků jsou značně regulováni, a naopak řidiči Uberu se řídí jen interními předpisy firmy. Za největší výhodu řidičů Uberu se považuje skutečnost, že taxa za ujetý kilometr není omezená vyhláškou Magistrátu města Prahy. V současnosti převážná většina sdílené ekonomiky funguje v šedé zóně legislativy a někdy i v legislativním vakuu. (Kulhavý, 2018)

V naší zemi Ministerstvo financí v reaguje aktivně na nové obchodní modely týkající se sdílené ekonomiky tak, aby byl zachován řádný a spravedlivý výběr daní. Současné daňové předpisy obsahují návod, jak platit daně i pokud se jedná o sdílenou ekonomiku. V tomto ohledu nejsou třeba žádné speciální postupy zdaňování. Co se týče Airbnb, v první polovině roku 2017 byla v souvislosti s EET vydána metodika, která se věnuje rozlišení mezi nájmem a ubytovací službou. Dále na podzim téhož roku vydalo Ministerstvo financí další dvě metodiky, které popisují, jak by měli postupovat lidé, kteří využívají k dosažení příjmu platformy, jako je například Airbnb nebo Uber.

Podle rozsáhlé analýzy sdílené ekonomiky je největším problémem informační deficit ve vztahu k dílčím transakcím přes příslušné internetové platformy. To je důvod,



proč se Česká republika domáhá nalezení společného evropského řešení, jímž by byla zavedena informační povinnost pro výše uvedené společnosti.

Též má česká vláda dohodu se společností Uber, ve které se řidiči využívající této platformy zavazují, že budou dobrovolně evidovat své tržby. Uber musí také poskytovat finančnímu úřadu potřebná data týkající se prováděných transakcí. (Ministerstvo financí ČR, 2018)

## **Regulace sdílené ekonomiky ve světě**

Jednotlivé vlády států by si měly nastavit regulační zásady sdílené ekonomiky a vytvořit postup legalizace příjmů, jenž budou následně zdaňovány.

Regulace a zákazy související se sdílenou ekonomikou se stále řeší čím dál víc. Příkladem může být regulace Airbnb. Nejpřísnější ohledně regulace byl zatím Berlín, který na určitou dobu téměř zakázal sdílené ubytování. Byl však v rozporu s vlastnickými právy, a tak došlo ke kompromisu, kdy při určitých pravidlech je sdílené ubytování povoleno. V Amsterdamu je situace obdobná, ale zde se již spekuluje o úplném zákazu sdíleného ubytování. (Valentová, 2018)

V Londýně není omezení tolik striktní, ale je zde povinnost hostitele registrovat se v systému města. Hostiteli je stanoven limit 90 dní, kdy smí poskytovat svůj byt, který nesmí přesáhnout. V Portlandu regulace míří ještě dál. Hostitel může poskytovat pouze část své bytové jednotky. Ve většině turisticky vytižených městech v Evropě jsou pak stanovena pravidla chování hostů či rezidenční poplatky. (Vöfl, 2018)

V Belgii a Itálii jsou zavedeny speciální zákony, které regulují sdílenou ekonomiku tak, aby byl umožněn její další rozvoj (snižují se zde bariéry vstupu do odvětví) a současně byla zachována efektivní ochrana spotřebitele. (Deloitte, 2017)

Další platformou, která se velmi rozmohla po celém světě je Uber. V Evropě byl dlouhou dobu pouze záležitostí měst, ale v roce 2017 bylo rozhodnuto na základě usnesení Evropského soudu v Haagu, že se jedná o přepravní službu, a proto musí žádat o licenci a povolení jako ostatní taxislužby. Stejně tak musí podléhat všem regulacím. Byl proto nastaven právní rámec pro rozhodování v rámci celé Evropské unie. (Vöfl, 2018)

Tabulka 2: Reakce evropských států na podnikání společnosti Uber

<b>POVOLEN</b>	<b>ČÁSTEČNĚ POVO- LEN</b>	<b>ZAKÁZÁN, ALE OPERUJE</b>	<b>ZAKÁZÁN A NEOPERUJE ČI SE STAHUJE</b>
Chorvatsko	Francie	Norsko	Dánsko
Británie	Německo	Rumunsko	Finsko
Slovensko	Itálie	Španělsko	
Polsko	Nizozemsko		
Rusko	Švýcarsko		
Baltské státy	Česká republika		

Zdroj: Vlastní zpracování dle Deloitte, 2019

## 2.4 Příklady služeb sdílené ekonomiky

Ve sdílené ekonomice se meze nekladou. Nabízet či poptávat na jejím trhu lze již téměř cokoliv hmotného, ale i nehmotného. Velmi populární je sdílení v oblasti ubytovacích služeb nebo krátkodobých pronájmů. Sdílená ekonomika se ovšem čím dál více prosazuje také v poměrně vysoce regulovaných oblastech. Je to především doprava, finance nebo pojištění. (Pichrt & Boháč & Morávek, 2017)

### 2.4.1 Služby sdílené ekonomiky v ubytování

V rámci cestovního ruchu krátkodobé ubytování skrze sdílenou ekonomiku získalo úplně jiný rozměr. Díky ní se člověk může ubytovat v osobním prostředí bytu či domu za poměrně nižší cenu než v hotelu. Ale nemusí to být pravidlem. Aktivem s potenciálem pro využití v rámci sdílené ekonomiky jsou zde obytné prostory.

Řadí se sem například:

- Couchsurfing
- Mojechaty
- HouseSitMatch
- Airbnb

**Couchsurfing** se zaměřuje na bezplatné ubytování. Jde tedy sdílení bytů na neziskové bázi, kdy v rámci této platformy majitelé bytů nabízí přespání či krátkodobý pobyt zdarma.

Tato služba je blíže původnímu záměru, který spočívá v ubytování u lokálních rezidentů. Jejím cílem je nejen ubytování, ale také seznámení a sblížování kultur skrze „surfování po gaučích“, neboli přespávání u místních zdarma či za symbolický poplatek. Důvodem poskytnutím této služby může být třeba to, že jsou poskytovatelé sami na služební cestě a potřebují, aby se jim o nemovitost někdo postaral v jejich nepřítomnosti. Předpokládá se zde také jakási reciprocita, která tkví v tom, že pokud mě někdo ubytuje ve svém městě, měl bych na oplátku ubytovat někoho u sebe i já.

Projekt funguje od roku 2003 a v dnešní době jej ročně využije přes 4 miliony lidí, ze kterých téměř 400 000 samo poskytne ubytování druhým. Skrze tuto platformu se ročně koná přes sto tisíc akcí, jako jsou prohlídky, kuchařské kurzy atd., které mohou pomoci sblížení lidí z různých koutů světa.

Jenom v Praze bylo k datu 22.5. 2018 registrováno v Couchsurfingu 39 166 hostitelů, v Brně 13 931 a v Ostravě to byly 3 629. Tato čísla bohužel nelze použít k odhadu velikosti sdílené ekonomiky, jelikož není jasné, kolik registrovaných uživatelů je aktivních a kolik zájemců nakonec nocleh zdarma opravdu využije a nepřikloní se spíše pro placené ubytovací služby. (Česko v datech, 2019)

**Mojechaty** je specializovaná platforma na českém trhu a zprostředkovává krátkodobý pronájem chat či chalup v České republice. Její specializace a zaměření se pouze na tuzemskou klientelu omezuje bohužel potenciál pro její růst. Na začátku června 2017 portál Mojechaty obsahoval přes tisíc nabídek. (Deloitte, 2017)

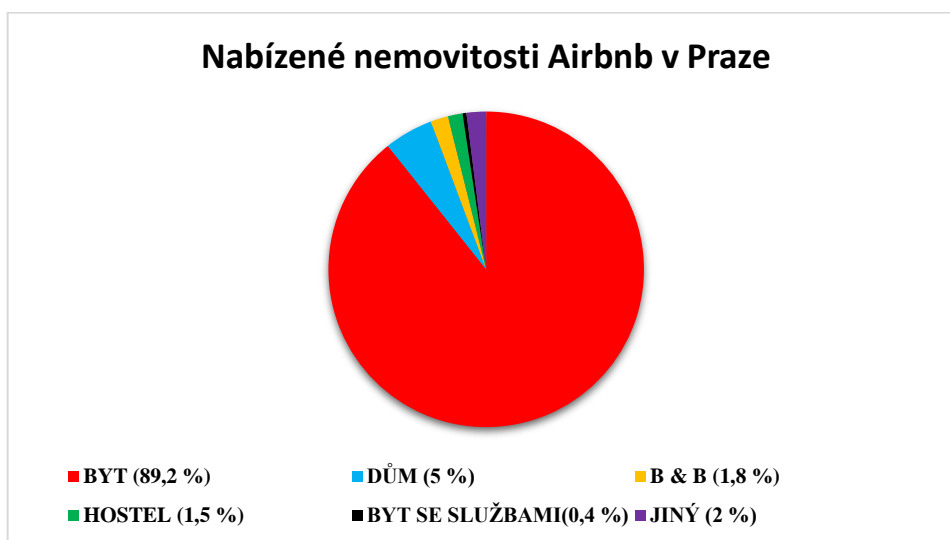
**HouseSitMatch** je platforma, prostřednictvím které mohou vlastníci domů nalézt spolehlivé lidi, které se postarají v době jejich nepřítomnosti jak o dům či byt, tak o domácí mazlíčky. Pomocí této služby tedy dochází k výhodnému „obchodu“. V rámci HouseSitMatch seženete potenciálního „hlídače domu“ – *housesitter*, který Vám bude pečovat o dům, zahradu i o Vaše domácí mazlíčky, které tak ušetříte od stresu ze změny prostředí. Housesitterovi na oplátku poskytnete dovolenou bez nákladného ubytování a umožníte mu mít autentičtější zážitek, díky tomu, že zde bude žít jako místní obyvatel. Lásku mu naopak nabídnou Vaši domácí mazlíčci, o které se bude starat. (HouseSitMatch, 2018)

Další službou je **Airbnb**, která zprostředkovává pronájem ubytování a sdílení domácnosti s hosty. Je nejrozšířenější platformou v oblasti ubytování a spadá do kategorie sdílené ekonomiky. Tato služba je atraktivní pro vlastníky nemovitostí zejména pro to, že jim umožňuje zhodnotit svoji nemovitost více, než kdyby ji dlouhodobě pronajímali. Je též atraktivní pro hosty, jelikož většinou zaplatí za krátkodobě pronajatý byt méně než za klasický hotel. (Deloitte, 2017)

Airbnb je zkratka pro Air Bed and Breakfast, což v překladu znamená nafukovací postel a snídaně. Tento projekt vznikl již v roce 2008, při příležitosti, kdy byla v San Francisku velká konference a nastal nedostatek v ubytovacích kapacitách v klasických hostelech a hotelech. K dnešnímu dni se jedná o obrovskou firmu poskytující ubytování již ve 191 zemích světa. Zprostředkovává pronájem ubytování již v 61 tisících měst. Je důležité zmínit, že firma sama o sobě nevlastní ubytovací kapacity, ale pouze propojuje majitele různých nemovitostí se zájemci o ubytování. V současné době mají v nabídce více než 2 miliony nemovitostí. (ETAbroad.com, 2018)

V posledních letech tato služba zažila obrovský boom i u nás, v České republice. Zde je uvedeno několik zajímavých čísel týkající se českého Airbnb. K roku 2017 podle údajů Deloitte činil její podíl na trhu ubytovacích služeb 5,6 % v rámci celé ČR a 23 % pouze v rámci hlavního města Prahy. Typický český poskytovatel služby Airbnb pronajímá bydlení na 37 dní v roce a vydělá si za to v průměru zhruba 50 tisíc Kč. V České republice v roce 2017 bylo ubytováno 1 020 000 turistů z více než 150 zemí světa. Číslo 424 000 vykazuje pak počet Čechů, který byl naopak ubytovaný v zahraničí. (Česko v datech. 2019)

Graf 2: Nabízené nemovitosti Airbnb v Praze



Zdroj: Vlastní zpracování dle Analýzy sdílené ekonomiky, Úřad vlády České republiky, 2019

#### 2.4.2 Služby sdílené ekonomiky v dopravě

Velký potenciál má sdílená ekonomika právě v dopravě. V dnešní době existuje více možností, jak se sdílená ekonomika může uplatnit v dopravě. Pro přepravu lze využít auto, kolo, nebo dokonce i koloběžku. Do této skupiny řadíme společnosti poskytující Carsharing nebo Bikesharing.

Následující oddíl je věnovaný pouze bikesharingu. Vzhledem k tomu, že se praktická část zaměřuje především na sektor carsharingu, jeho vymezení a podrobnosti budou uvedeny až v druhé části práce.

#### Bikesharing

Pokud chceme využít ekologičtější formu dopravy v rámci sdílené ekonomiky, měli bychom zkusit vypůjčit si kolo. Pod pojmem bikesharing bychom si měli představit sdílení jízdních kol, nebo spíše jejich volné umístění, především ve městech, a jejich

poskytnutí ke kratším jízdám za menší poplatek. Prvních 15 – 30 minut, do kterých se vejde až 95 % jízd po městě, je pak u některých služeb zcela zdarma. Mělo by to vést ke sdílení kol mezi největším počtem lidí, a ne k dlouhodobým pronájmům, kdy si kolo jednoduše vezmeme k sobě domů.

Princip, jak využívat služeb bikesharingu se u společností příliš neliší. Většinou samotnému používání kola předchází registrace nebo rezervace kola. Někdy je nutné stažení aplikace příslušné společnosti do chytrého telefonu. Dále podle mapy vyhledáme nejbližší stojan/ stanoviště/stanici s kolem, podle instrukcí kolo odemkneme a můžeme vyrazit. Po skončení jízdy kolo opět uzamkneme k jakémukoliv k tomu určenému stojanu a označíme kolo za vrácené. Poplatky za půjčení kola se liší podle města, kde se bikesharing provozuje nebo podle doby, po kterou máme kolo půjčené. Někdy je nutnost platby aktivačního poplatku, který Vám poté „dovolí“ kolo používat. Některé služby poskytují i různé slevy, benefity nebo předplatné, kdy můžeme získat výhodnější jízdné. Platby probíhají online.

Mezi nejznámější poskytovatele bikesharingových služeb můžeme zařadit:

- Rekola
- Scoobike Sharing
- Velonet
- HOMEPORT s.r.o.

Aktuálně se největším provozovatelem bikesharingu v České republice stala společnost **Rekola**. Rekola jsou český bezstanicový bikesharing, který vznikl v roce 2013 s myšlenkou, že každé město si zaslouží mít vlastní systém sdílení kol. (Česko v datech, 2019)

Půjčování růžových kol není vůbec složité. Služba funguje přes mobilní nebo webovou aplikaci či za pomoci SMS zpráv. Jednoduše vyhledáte nejbližší Rekolo, kódem si odemknete zámek a můžete vyrazit. Až dorazíte do cíle, kolo bezpečně zamkněte a označte ho v aplikaci jako vrácené.

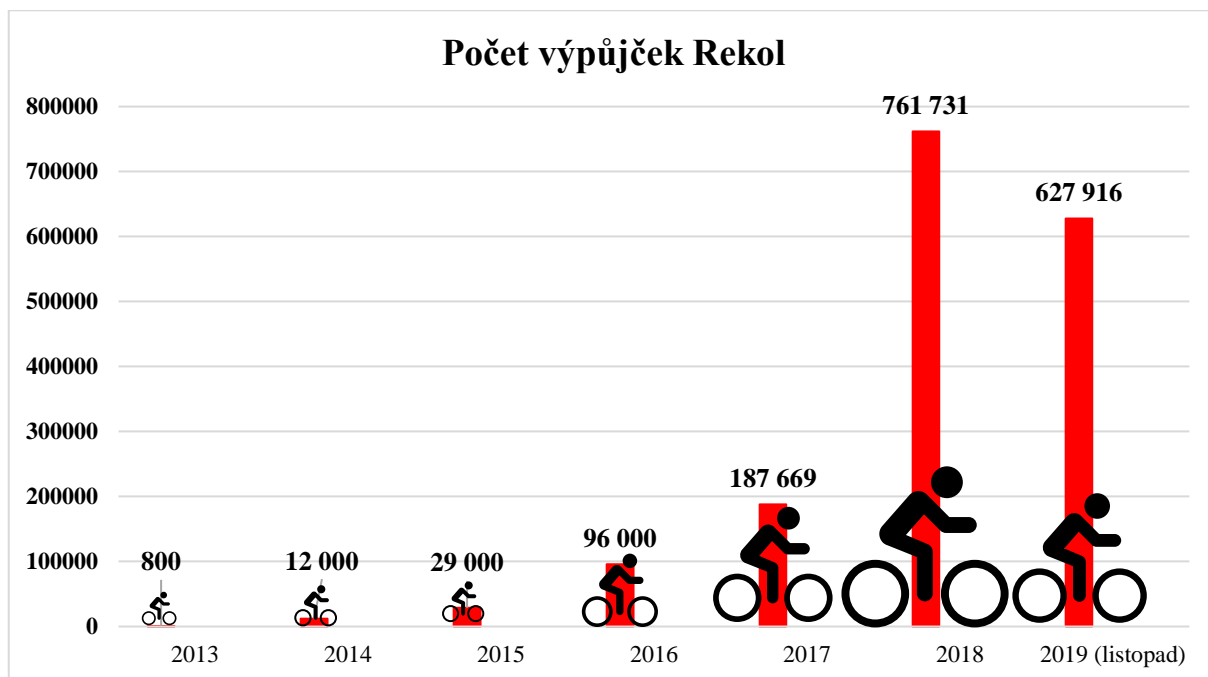
Přeprava prostřednictvím Rekol je velmi oblíbená mezi studenty, hlavně díky jednoduchému, spolehlivému a dostupnému systému, nízkonákladovosti a rychlosti dopravy z místa na místo. Kola jsou využívána především pro dopravení se do školy, práce, na výlet s kamarády nebo prostě jen pro lepší kondici a den.

Rekola mají specifickou, růžovou barvu. Jedním z důvodů je, že jsou kola na ulici dobře vidět a díky netypické barvě jsou dobře odlišitelná od soukromých kol. Díky této barvě o ně nemají tak velký zájem zloději a současně bazary mají zakázáno součástky těchto barev vykupovat.

Služba funguje v Českých Budějovicích, Praze, Frýdku-Místku, Mladé Boleslavi, Kladně, Písku, Olomouci, Brně, Teplicích a nově také v Liberci a Ostravě. Rekola lze využít i v zahraničí, a to ve finské Vaase.

K roku 2019 firma provozuje celkem přes dva tisíce kol a zaměstnává více než sto lidí. Na podzim roku 2019 bylo zaregistrováno přes 220 000 uživatelů Rekol. Statistika z roku 2019 říká, že průměrnému uživateli Rekol, konkrétně v Praze, je mezi dvaceti až třiceti lety. (Rekola, 2019)

Graf 3: Počet výpůjček Rekol



Zdroj: Vlastní zpracování dle Rekola, 2019

Z výše uvedeného grafu je patrné, že od roku 2013 se počet výpůjček Rekol neustále zvyšoval. V roce 2018 bylo uskutečněno až 761 731 výpůjček. Za rok 2019 jsou data dostupná pouze do listopadu. Vzhledem k tomu ale, že se v prosinci nepředpokládá vysoká frekvence výpůjček, tak je dosti možné, že pokud v tomto roce bude číslo vyšší, nebude se tolik lišit od čísla z roku 2018.

Obrázek 2: Rekola



Zdroj: Rekola, 2019

**Scoobike Sharing** je první systém sdílení koloběžek na světě. Sdílené koloběžky mohou již po 3 roky využívat studenti a zaměstnanci Západočeské univerzity v Plzni. Nyní jsou nově k dispozici i v centru města. Flotila 35 koloběžek je umístěná na celkem 5 stanovištích v Plzni.

Princip jejich používání je jednoduchý. Koloběžka je v každém stojanu uchycena pomocí elektronického zámku. Člověk, který si bude chtít zkrátit cestu po Plzni, potřebuje k jejímu zapůjčení pouze Plzeňskou kartu nabitou minimálně na 90 dní. Koloběžku si lze jednoduše vypůjčit ve stojanu a vrátit ji na nejbližším stanovišti. Jezdit s ní lze po dobu 30 minut. Po dobu testovacího provozu bude půjčování zdarma.

V budoucnu si budou koloběžky moci vypůjčit i lidé, kteří nevlastní Plzeňskou kartu. Též je v plánu rozšíření stojanů po celé Plzni. Sdílené koloběžky byly nápadem spolku *K světu* a mají za cíl oživit veřejný prostor města. (Prokšová, 2019)

Obrázek 3: Scoobike koloběžka



Zdroj: Scoobike Sharing, 2019



Další bikesharingové služby poskytují také například **Velonet a HOMEPORT**.

**Velonet** nabízí moderní a jednoduché sdílení jízdních kol. Své služby provozuje služby v Praze i Brně. Pracuje na platformě Social Bicycles, jenž patří společnosti Jump Bike, které patří Uberu. Je nutné zmínit, že Velonet není vlastněn přímo Uberem, ale BigBoardem. Velonet si zakoupil obchodní značku (d/b/a) od Social Bicycles a na jejich principu tak provozuje sdílená kola.

Je možné, že v budoucnu dojde k tomu, že Uber provozovatele její obchodní značky sdílených kol, nacházející se i v jiných evropských zemích, sjednotí do jedné značky. (Čapka, 2018)

*Obrázek 4: Velonet*



Zdroj: Velonet, 2019

**HOMEPORT s.r.o.** je provozovatelem systému sdílených tradičních kol i elektrokol, který sídlí v Praze. K tomu, abychom mohli využít jejich služeb, je nutné se registrovat. Lze to provést několika způsoby. Registrace je možná na webové stránce, na kontaktním místě, přes mobilní aplikaci nebo přes registrační terminál přímo na stanici.

První spuštění bikesharingového provozu bylo v roce 2009 ve francouzském městě La Rochelle, který funguje, se 70 stanicemi a 250 koly, do dneška. V současnosti má Homeport své systémy ve Finsku, Francii, Spojeném království, Kanadě, Saudské Arábii, Polsku, Slovensku a nově i v České republice. (HOMEPORT, 2016)

Podle aktuálních informací zde bylo nově spuštěno 1. dubna 2019 sdílení 450 jízdních elektrokol značky Freebike. Konkrétně tato elektrokola můžeme nalézt v Horních Počernicích a v Praze 1 až 8. (Prahou na kole, 2019)

Obrázek 5: Elektrokola Freebike



Zdroj: fDrive.cz 2019

Sdílená ekonomika se nemusí vždy vyskytovat jen v odvětví ubytování nebo dopravy. V praxi na ni můžeme narazit i v oblasti financí. Z českých firem je to například **Zonky**, **Crowder**, **Startovač** nebo **Nakopni.me** a ze zahraničních **GoFoundMe** a **Kickstarter**. Předmětem sdílení ovšem mohou být také dočasně nevyužité komerční prostory. Nejznámějšími společnostmi, které takovéto služby nabízejí, jsou **PivotDesk** a **DesksNearMe**. Sdílet se dají ale také služby a nájem práce. U nás jsou to kupříkladu **Hlídačky.cz**, **Nejřemeslníci** a **LidskáSíla** a v zahraničí **Freelancer** a **TaskRabbit**, kteří nabízejí sdílení služeb nebo nájmu práce. České **Sharygo** nebo zahraniční **Peerby** nám pro změnu nabízí sdílení pracovního nářadí nebo jiných statků dlouhodobé spotřeby. V oblasti technologií nám umožňují sdílet média třeba **Spotify**, **Netflix**, **Youtube** a **Amazon Music**. (Deloitte, 2017)

## 3 Metodika a cíle práce

### 3.1 Cíle

Hlavní cíl této práce je rozbor problematiky služeb sdílené ekonomiky, působících v oblasti dopravy v rámci teoretické i praktické roviny.

Praktická část má vytyčené následující cíle:

1. **Na konkrétním sektoru zmapovat nabídku i poptávku po sdílené ekonomice včetně odhadu velikosti trhu**
2. **Dopady sdílené ekonomiky na konkrétní subjekty**
3. **Návrhy a doporučení pro exekutivní orgány**

V praktické části práce je cílem provést podrobnou analýzu konkrétního subjektu a na základě poskytnutých dat dospět k výsledkům, podle kterých lze vyhodnotit hypotézy. Dalším dílčím cílem je na základě dosud získaných informací o problematice sdílené ekonomiky definovat její dopady na konkrétní subjekty. Konečným cílem je pak navrhnout doporučení na podporu či regulaci sdílené ekonomiky.

### 3.2 Zpracování dat

V rámci praktické části bakalářské práce bude proveden rozbor dat. Bude se jednat o vyhodnocování dat, která mi byla poskytnuta projektem Uniqway. Data obsahují statistiku jízd uskutečněných auty značky ŠKODA Fabia za období 1.9. – 14.10. 2019. Poskytnutá data jsou za kratší časový úsek, ale k mému výzkumu je jejich velikost dostatečná. Jelikož mám k dispozici omezené množství dat, je možné, že v ostatních měsících se čísla budou značně lišit, ale hlavní zkoumané proměnné spojené s hypotézami se budou pravděpodobně pohybovat v podobných intervalech.

V souvislosti s nastalou situací ohledně COVID – 19 mi bohužel nemohla být poskytnuta potřebná data, týkající se ekonomického hospodaření projektu. Proto se alespoň pokusím na základě získaných a veřejně dostupných dat predikovat předpokládané roční tržby, přímé náklady, jejich rozdíl a vývoj tržeb v následujících letech. Predikovaný vývoj tržeb bude proveden na základě pozorování vývoje u konkurenčních firem v průběhu let. Bude se jednat pouze o predikci do budoucna, takže skutečné výsledky se mohou značně lišit.

Při vyhodnocování dat je použita popisná statistika, která slouží ke zpracování získaných dat a nabytí informací o těchto datech. Dosažené výsledky jsou poté znázorněny prostřednictvím sloupcových grafů nebo koláčových diagramů.

Částky předpokládaných tržeb a přímých nákladů budou získávány následujícím způsobem.

Tržby budou vycházet ze základního vztahu:

$$T = P \times Q$$

P.....cena

Q.....množství

Množství zde bude představovat celkový počet najetých km za měsíc a půl a cena/km pro určitý typ vozidla bude získaná z webových stránek projektu Uniqway.

V rámci možností budou definovány jednotlivé druhy nákladů přímých. Tyto náklady budou zahrnovat dálniční známku, jejíž cena bude stanovena dle Ministerstva dopravy ČR. Dále bude stanovena silniční daň na základě Zákona o dani silniční č.16/1993 Sb., kdy se bude brát v úvahu objem motoru v cm<sup>3</sup> a stáří vozidla. U nákladů na pohonné hmoty se bude vycházet z průměrné spotřeby, uvedené v technickém průkazu u jednotlivých typů aut, vynásobené průměrnou cenou za benzín v měsíci září 2019. Náklady na údržbu a servis vozidla budou stanoveny ve výši 5 % z pořizovací ceny dlouhodobého majetku.

Z výše uvedených rozborů by se mělo dojít k závěru, zda stanovené hypotézy vyvrátit nebo potvrdit.

### 3.2.1 Hypotézy

Předtím než došlo k vyhodnocení získaných dat, byly stanoveny hypotézy, na které se pomocí dosažených výsledků z dat hledaly odpovědi. Tedy zda lze hypotézu potvrdit či vyvrátit. Jednotlivé hypotézy jsou následující:

**H1:** V období od 1.září do 14.října 2019 byly automobily půjčovány nejčastěji v čase mezi 13 – 18 hodinou.

**H2:** V období od 1.září do 14.října 2019 bylo ve všední dny (pondělí – pátek) průměrně půjčováno více automobilů než o víkendu (sobota – neděle).

**H3:** V období od 1.září do 14.října 2019 službu sdílených automobilů Uniqway využíval vyšší počet mužů než žen.

**H4:** Predikovaná roční tržba odhadnutá na základě údajů zjištěných v intervalu od 1.9. – 14.10. 2019 pravděpodobně převýší částku 5 000 000 Kč.

Hypotézy byly takto stanovené za účelem zjištění a definování typického zákazníka na základě pozorování uživatele služby. Výsledky budou pak sloužit pro marketingové účely a pro stanovení cenové politiky.

### **3.3 Studium odborné literatury a zdrojů**

Prvotním a důležitým krokem pro zpracování bakalářské práce je potřeba získat vhodné a dostatečné informace týkající se sdílené ekonomiky. Přestože má společnost již delší dobu povědomí o sdílené ekonomice, stále se jedná o poměrně nové odvětví. Jelikož zatím není k dispozici velké množství odborné literatury vysvětlující problematiku daného tématu, tak budou v práci využité především informace získané z různých analýz a studií, které byly zpracované odbornými podniky, institucemi nebo Ministerstvem financí ČR.

Kromě shromažďování potřebných informací z internetových a knižních zdrojů budou zde využity následující postupy. Bude provedena komparace informací z veřejně dostupných studií od Ministerstva financí ČR, Hospodářské komory ČR, jednotlivých firem či hlavního města Prahy. Budou zde porovnávány a zhodnoceny legislativní opatření nebo přístupy týkající se regulace sdílené ekonomiky.

Dále bude charakterizován vybraný sektor týkající se carsharingu. Na základě údajů získaných z obchodního rejstříku, studií od asociací sdílené ekonomiky nebo veřejně dostupných zdrojů bude zmapován trh sdílených automobilů. Bylo nalezeno a popsáno 8 subjektů (Anytime, DriveNow, Zipcar, CAR4WAY, Uniqway, Autonapůl, AJO, HoppyGo) působících v této oblasti, které poskytují obdobné služby, odlišující se většinou jen jejich velikostí, typem, počtem a vybaveností nabízených aut nebo sazbami za výpůjčku.

Zkoumaný subjekt Uniqway bude charakterizován na základě informací zveřejněných v obchodním rejstříku nebo na jeho oficiálních webových stránkách. Z těchto zdrojů lze získat například informace ohledně poskytovatelů, sídlo subjektu, počtu vozidel, fungování služby, sazeb atd.

### **3.4 Dopady sdílené ekonomiky**

Tato část vychází z komunikace s vybraným subjektem ohledně toho, jak se mu daří v oblasti sdílené ekonomiky. Budou zde predikovány tržby, přímé náklady, jejich rozdíl a předpokládaný vývoj tržeb v letech. Jsou zde též představeny jednotlivé dopady

sdílené ekonomiky v oblasti dopravy, které jsou podle mého uvážení a poznatků získaných studiemi problematiky sdílené ekonomiky nejvíce markantní.

### **3.5 Návrhy a doporučení**

V této části budou předloženy návrhy a doporučení pro sdílenou ekonomiku, vytvořeny na základě hypotéz, poznatků z teoretické části a zkušeností od jednotlivých aktérů, jako jsou firmy, obce či stát. Doporučení budou obsahovat především návrhy, jak využít zjištěných faktů z hypotéz, jak by se měla upravit legislativa nebo jaká opatření by se měla zavést, vylepšit nebo zmírnit.

### **3.6 Závěrečný souhrn**

V závěrečné části budou shrnuty veškeré získané informace a fakta týkající se sdílené ekonomiky, a především dopravních služeb, které v ní působí. Podkladem pro toto shrnutí je tedy vypracování teoretické části, zpracování a vyhodnocení dat konkrétního subjektu, představení určitých dopadů sdílené ekonomiky a navržení doporučení k subvenci či naopak regulaci sdílené ekonomiky.

## 4 Řešení a výsledky práce

### 4.1 Na konkrétním sektoru zmapovat nabídku a poptávku po sdílené ekonomice včetně odhadu velikosti trhu

Praktická část je zaměřena výhradně na oblast dopravy, kde se budu věnovat konkrétně carsharingu. Nejprve bude obecně charakterizován vybraný sektor. V další části budou uvedeny některé společnosti, které v této oblasti působí. Poté bude provedena samotná analýza vybraného subjektu, jímž je projekt Uniqway. Následně budou předvedeny výsledky vyhodnocení dat, jednotlivá doporučení a dopady sdílené ekonomiky.

#### 4.1.1 Carsharing

Carsharing, neboli sdílení aut, představuje novodobý způsob, jak mohou být využívána auta po celém světě. V České republice se ale jedná o stále novou záležitost, a doposud není stanovená jednotná definice.

V zásadě se tedy jedná o možnost využití osobního automobilu osobou, která nese náklady na údržbu automobilu, jeho pojištění mimo přesně stanovenou dobu zapůjčení a též není provozovatelem ani vlastníkem určitého automobilu. Současně není předem stanovený počet zúčastněných osob, přičemž možnost zapůjčit automobil vychází z principu a podmínky registrace v konkrétní platformě. (Ondrčka, 2018)

Carsharing nám může být poskytnut buď formou veřejných půjčoven automobilů nebo formou oficiálního nebo neoficiálního sdružování lidí, kteří jsou spoluvlastníky aut. Za neoficiální formu se považuje dělení se o auto mezi přáteli nebo několika rodinami na základě předem dohodnutých pravidel. V případě nabídky sdílených automobilů prostřednictvím různých firem se jedná o oficiální formu.

Tento způsob využívání osobních automobilů je rozšířený po celém světě a ani Česko není výjimkou. Přestože potenciál carsharingu není v České republice plně využitý, sdílení aut se rychle rozvíjí a počet carsharingových uživatelů značně roste. Firmy poskytující sdílení vozů lze nalézt především v Praze a v ostatních větších městech.

Princip fungování carsharingu spočívá nejprve tedy v registraci na webových stránkách dané firmy a poté v podepsání smlouvy o využívání služby. Budoucí uživatel musí složit vratnou kauci. Poté už si stačí rezervovat vybraný vůz na konkrétní čas prostřednictvím počítače nebo chytrého telefonu. Vůz bude připraven v danou dobu na určitém místě. K odemčení auta není potřeba osobního kontaktu – auto se odemyká pomocí čipové karty nebo telefonem. Klíče od vozu se nacházejí uvnitř automobilu. Jako poslední

stačí už jen uhradit fakturu, která zahrnuje ujeté kilometry a rezervované hodiny. (PFP s.r.o., 2019)

## Carsharing ve světě

V současnosti se carsharingové služby vyskytují na všech kontinentech kromě Antarktidy. Asie je považována za region s nejvíce carsharingovými službami, čítajíc kolem 40 % sdílených vozidel po celém světě. V Evropě se carsharing využívá z 30 %, a tak je v celosvětovém žebříčku na druhém místě. Trh s carsharingem v Severní Americe je na třetím místě. Ve světě se nachází mnoho společností, poskytující carsharingové služby. Známé jsou například Getaround, Turo, Maven nebo Urbi. V následujícím výčtu jsou podrobněji rozebrány **Anytime**, **Zipcar** a **DriveNow**. (Olga Romanovskaya, 2019)

**Anytime** je italská mezinárodní služba, která se zabývá sdílením aut. Je jedním z největších poskytovatelů carsharingu na světě. Anytime začala poskytovat své služby týkající se pronájmu aut v roce 2012. V současnosti provozuje více než 8 tisíc automobilů ve 14 městech, ve 4 zemích. Anytime je ve vlastnictví skupiny Mikro Kapital Group, kterou založil podnikatel Vincenzo Trani v roce 2008. Tento rok Anytime se svými službami dorazilo již i do České republiky.

Funguje jako většina služeb, zabývající se carsharingem. Umožní nám vyhledat, rezervovat i odemknout auta pomocí mobilní aplikace. Pronájem aut lze počítat na minuty, hodiny ale i dny. V nabídce nalezneme několik set vozidel Toyota Yaris Hybrid s automatickou převodovou a parkovací kamerou. Některá vozidla mají k dispozici i Bluetooth.

Pokud máme zájem o jejich služby, musíme si nejprve stáhnout bezplatnou aplikaci z Apple Store nebo Google play a provedeme on-line rezervaci, která zabere zhruba 15 minut. Dále je nutné vyfotit průkaz totožnosti, řidičský průkaz a pořídit selfie. Ceny se pohybují od 1,99 Kč za minutu využívání vozidla, nic dalšího uživatel neplatí. Ve službě je zahrnut i benzín, pojištění a umytí vozu. Může nás potěšit i bezplatné parkování v modrých a fialových zónách, které je součástí služeb. Platba je provedena automaticky skrze platební kartu po ukončení pronájmu vozidla. Důležitá je také informace, že auto může řídit osoba starší 21 let. (Investiční web, 2019)



Obrázek 6: Anytime



Zdroj: Anytime, 2019

**Zipcar** je americká společnost, která zprostředkovává sdílení automobilů. Nabízí nejpohodlnější, nejkompaktnější a nejflexibilnější možnosti carsharingu. Je dceřinou společností společnosti Avis Budget Group, Inc. (Nasdaq:CAR), což je přední světový poskytovatel řešení mobility. Zipcar působí ve více než 500 městech a ve více než 600 univerzitních kampusech a poskytuje širokou škálu vozidel, dostupných každou hodinu nebo den. Můžeme si vybrat z vozidel ve více než 60 značkách a modelech, včetně SUV, pickupů, hybridů, minivanů, luxusních vozidel, ale i nákladních vozů. Zipcar zajišťuje palivo, pojištění, údržbu a vyhrazené parkovací místo. O tom, že je Zipcar velmi vyhledávaný svědčí i fakt, že každých 6 sekund je vytvořena rezervace na vozidlo. Lidé, co využívají Zipcar, snižují emise CO<sub>2</sub> o téměř 500 000 tun ročně. (Zipcar, 2019), (Romanovskaya, 2019)

Obrázek 7: Zipcar



Zdroj: Zipcar, 2019

**DriveNow** je jednosměrná služba sdílení automobilů, kterou vlastní BMW. Poskytují nejnovější modely BMW a MINI, které umožňuje řídit za nízké ceny a zůstat flexibilní.auta si můžeme pronajmout odkudkoliv v konkrétní zóně DriveNow, dále zaparkovat vozidlo zdarma kdekoliv na veřejném parkovišti a takto svůj pronájem ukončit. Nevyskytují se tu žádné skryté poplatky. Vše je zahrnuto v ceně – pojištění, parkování, silniční daně i palivo. Sdílená auta DriveNow nalezneme v Německu, a to v Mnichově, Berlíně, Hamburku, Düsseldorfu a Kolíně nad Rýnem. Narazit na DriveNow můžete také ale ve Vídni, Bruselu, Miláně, Kodani, Lisabonu, Helsinkách nebo v Londýně. (DriveNow GmbH & Co, 2019)

Obrázek 8: DriveNow



Zdroj: DriveNow, 2019

## Carsharing v České republice

Jak již bylo zmíněno, služby carsharingu dorazily i do České republiky, ale stále nejsou tolik rozšířené jako ve světě. Lidé dávají přednost běžnému půjčování aut v rámci rodiny a příliš nevyhledávají služby carsharingu. Přesto zde existuje několik carsharingových společností – **CAR4WAY, Autonapůl, AJO, HoopyGo nebo Uniqway.**

**CAR4WAY a.s.** je společnost, která společně s autopůjčovnou a operativním leasingem provozuje také carsharing. Nabízí širokou flotilu až 1000 aut, které lze využít v Praze či Brně. Stačí Vám k tomu mobilní aplikace, čipová karta CAR4WAY a auta z nabídky jsou Vám kdykoliv k dispozici. Vybrat si můžete z vozů jako je Octavia, Rapid, Karoq, Fabia a mnoho dalších. Od roku 2014 je tato společnost leaderem na českém trhu v rámci carsharingu. (CAR4WAY, 2019)

Obrázek 9: CAR4WAY



Zdroj: CAR4WAY, 2019

**Autonapůl** je další carsharingovou společností, která se pohybuje na českém trhu. Vznikla v roce 2003, jako nápad několika rodin a v tu dobu se pyšnila postem vůbec prvního českého carsharingu. Jejich historie započala tím, že jeden ze zakládajících členů prodal do občanského sdružení svůj starý vůz a carsharing mohl začít. Ambicí této společnosti bylo, propojit postupem času všechny větší města v České republice. Vzhledem k tomu, že jejich auta můžeme dnes využívat v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Liberci, Pardubicích, Olomouci, Českých Budějovicích ale i v Hradci Králové, se tato ambice plní. V roce 2012, kdy Autonapůl mělo zhruba 70 uživatelů a vlastnilo 9 aut, došlo k transformaci na družstvo. (Autonapůl.cz, 2018)

Další v pořadí je **AJO** – společnost, která poskytuje carsharingové služby od roku 2013. První carsharingová auta a webová aplikace byly financovány z rodinných zdrojů. Až v průběhu času se AJO dostalo, v rámci českého carsharingu, do popředí. Nyní jsou AJO auta k dispozici na veřejně dostupných místech přímo na ulici v Praze a Brně. AJO si zakládá na šetrném přístupu k životnímu prostředí, a proto pořizuje výhradně nová auta s nízkými emisemi. Není nutnost osobního kontaktu a předání klíčků. Auto s klíčky uvnitř lze odemknout chytrým telefonem. Provozovatel AJO carsharingu je společnost Klimek Motion s.r.o. (AJO, 2019)

Obrázek 10: AJO



Zdroj: AJO, 2019

Na podobném principu sdílení aut funguje **HoppyGo**. Liší se od předchozích car-sharingových společností tím, že nevlastní určitou flotilu aut, ale pouze seznamuje majitele nevyužitých aut s řidiči, kteří v určitou chvíli vůz potřebují na přechodnou dobu. To vše provádí přes svou webovou aplikaci, kde auto můžete, jak nabídnout, tak si ho rezervovat.

Své vysněné auto si můžete vybrat pomocí filtrů, které Vám ušetří hodně času. Začíná se zadáním polohy, kde jste ochotni si auto vyzvednout. Poté přichází výběr časového intervalu, ve kterém chcete mít auto k dispozici a dále stanovení ceny za půjčení auta na den. Zadáte též podmínky půjčení, které by měly být splněny (věkové omezení nad 25 let, dálniční známka, kouření, zvířata, platforma pro vozíčkáře, ...), a můžete si zde vybrat karoserie (Sedan, Kombi, SUV, dodávka, Kabriolet, Limuzína, MPV, ...) i značku auta. Ve filtrech volíte i druh převodovky, palivo, spotřebu auta, počet míst v autě, vybavení a nájezd km. Potom si stačí už jen vybrat z nabídky filtrovaných aut, které splňují naše požadavky a podmínky.

HoppyGo spolupracuje se ŠKODOU Auto DigiLab a významným českým dopravcem Leo Expressem, díky kterým vzniká nová možnost propojení půjčování aut s autobusovou a železniční dopravou. (Hoppygo, n.d.)

## 4.1.2 Projekt Uniqway

### Základní informace o projektu

Uniqway představuje první český studentský carsharing, který byl vyvinutý studenty ve spolupráci se 3 univerzitami. Jedná se o univerzity: České vysoké učení technické, Česká zemědělská univerzita a Vysoká škola ekonomická. Projekt, jehož produkty jsou sdílené automobily, sídlí v Praze. Svá vozidla poskytuje nejen studentům, ale také zaměstnancům všech vysokých škol v České republice. Kromě studentů zmíněných univerzit se na projektu účastní také ŠKODA AUTO Digilab s.r.o., za podpory ŠKODA AUTO. Službu provozuje společnost ŠKODA AUTO Digilab s.r.o.

Obrázek 11: Logo Uniqway



Zdroj: Uniqway, 2019

### Historie

Počátky tohoto úspěšného projektu sahají až do roku 2015. V tomto roce, v pátek 13. března byl odstartován pilotní projekt v Mladé Boleslavi. Po soutěži o koncept studentského carsharingu vypsaného ŠKODA AUTO se spojily soutěžní týmy z ČVUT, ČZU A VŠE a utvořily tak silný, meziuniverzitní tým.

O rok později v létě vznikl i samotný název Uniqway, ve kterém se ukrývá propojení univerzit, unikátnost projektu, důležitost mobility a posunu vpřed. Poté, na jaře r. 2017 následoval další důležitý milník služby, a to prvotní odemčení auta studentskou kartou. V létě 2017 bylo spuštěno interní testování Uniqway aplikace pro Android. Oficiální spuštění služby se uskutečnilo 17. října 2018 na velkém křtu na Fakultě architektury ČVUT, kde byl přítomen celý studentský tým, zástupci všech univerzit i partnerů, ŠKODA AUTO a ŠKODA AUTO Digilab. V tento den začalo oficiálně pod touto značkou fungovat 15 vozidel. Začátkem ledna 2019 se k Android aplikaci připojila i aplikace pro uživatele iOS.

Tabulka 3: Důležité milníky v historii Uniqway



Zdroj: Vlastní zpracování dle [www.uniqway.cz](http://www.uniqway.cz), 2020

## Záměr projektu

S prvním nápadem a myšlenkou univerzitního carsharingu přišla ŠKODA AUTO, ale samotnou platformu si vytvořili už studenti z různých fakult sami. Se studenty se na projektu intenzivně podílela i inovační pobočka mladoboleslavské automobilky – Škoda Auto Digilab, jenž poskytla především zdroje, mentory i právní rámec.

Jejím cílem není na projektu vydělávat peníze, ale umožnit studentům vytvářet novou mobilitu. Současný podnikový plán je tedy postaven tak, že projekt není ziskový. Cílem je tedy dostat se na provozní nulu, podle čehož se budou odvíjet i ceny. Případné zisky se využijí buď na další rozvoj služby, anebo teoreticky může dojít ke snížení cen. (Holzman, 2018)

## Fungování služby

Tuto službu, jak bylo výše zmíněno, mohou využívat studenti i zaměstnanci všech vysokých škol. Registrace probíhá jednoduše. Uživatel musí vyplnit registraci na webových stránkách [www.uniqway.cz](http://www.uniqway.cz) a poté ji dokončí v jedné z kanceláří na univerzitách.

Rezervovat si vozidlo je možné prostřednictvím telefonní aplikace, a to jak pro operační systém Android, tak pro iOS. Nejprve si uživatel zvolí jedno z volných vozidel, zarezervuje si ho a má 15 minut zdarma, kdy se k autu může dopravit a neplatí rezervační čas. Následovně je mu účtována kombinace času v závislosti od typu auta a ujetých kilometrů.

Tabulka 4: Ceník nabízených vozidel

<b>ŠKODA FABIA</b>	29 Kč / h	4,90 Kč / km
<b>ŠKODA SCALA</b>	39 Kč / h	5,90 Kč / km
<b>ŠKODA KAMIQ</b>	39 Kč / h	5,90 Kč / km

Zdroj: Vlastní zpracování dle [www.uniqway.cz](http://www.uniqway.cz), 2020

Pozn.: V ceně je dále zahrnuto tankování zdarma v ČR i zemích Evropské unie a Schengenského prostoru, dálniční známka po ČR, zimní pneumatiky i havarijní pojištění.

Lze využít i výhodného balíčku na delší cesty, kdy zapůjčení auta na více než 10 hodin stojí uživatele maximálně 290 Kč na den, připočítávají se i projeté kilometry. Auto lze odemknout pomocí aplikace a přiložení studentské karty ISIC na čtečku, která se nachází na předním skle auta. V případě potřeby tankování je v každém voze k dispozici karta CCS.

Vozidla se půjčují a vrací v zónách, které se nachází zejména okolo zúčastněných univerzit a jejich areálů. Kde přesně se nachází parkovací zóny je uvedeno na mapě vozidel v příloze č.1.

K tomu, abyste věděli, že jste zaparkovali správně, se v autě nachází speciální signalizační tlačítko, které ukazuje, zda stojíte v povolené zóně.

Uživatelé nemusí používat auta jen k dopravení se ze školy na kolej, ale mohou s nimi vyrazit třeba na výlet. Uniqway také zdarma půjčuje držáky na kola nebo střešní box. V případě potřeby, může být poskytnuta UTA tankovací karta pro zahraniční jízdy.

### **Flotila vozů a jejich vybavení**

Veškerá auta ve flotile mají typickou šedou barvu s výrazným logem služby. Každá z použitých barev symbolizuje určitou univerzitu – modrá charakterizuje ČVUT a VŠE, zelená je symbolem pro ČZU a partnera služby ŠKODA AUTO. Šedá barva byla poté vybrána studenty prostřednictvím dotazníku.

Flotila nabízí 23 vozidel ŠKODA FABIA, ŠKODA KAMIQ a ŠKODA SCALA. Každé auto nese jméno, které bylo vybráno studenty na Facebookové stránce tak, aby odpovídalo potenciálním povoláním studentů podílejících se škol.

Ve vozovém parku si můžete vybrat následující auta: *Betonář, Blogger, Brand'ák, Bohém, HRdina, Ekonom, Technik, Inovátor, Kariérista, Prezident, Myslivec, Kreativec, Rostlinkář, Pružnostník, Technik, Vědátor, Vizionář, Inženýr, Analytička, CHemiq*. V prosinci 2019 přibyly 3 nové modely ŠKODY SCALA. Jejich jména, vybraná pomocí soutěže mezi studenty, jsou *Architekt, Knihomol a Prokrastinátor*.

V následující tabulce jsou popsány jednotlivé typy aut, které Uniqway nabízí. Je zde uvedena jejich stručná charakteristika, výbava, kterou disponují i fotografie určitého automobilu.



Tabulka 5: Nabídka vozidel Uniqway

FABIA	SCALA	KAMIQ
<b>Rok výroby:</b> 2017	<b>Rok výroby:</b> 2019	<b>Rok výroby:</b> 2019
<b>Motor:</b> 1.0 TSI 81kW	<b>Motor:</b> 1.0 TSI 85kw	<b>Motor:</b> 1.0 TSI 85kW
<b>Palivo:</b> Benzín	<b>Palivo:</b> Benzín	<b>Palivo:</b> Benzín
<b>Převodovka:</b> Manuální 6-stup	<b>Převodovka:</b> Automatická	<b>Převodovka:</b> Automatická 7-stup
<b>Barva:</b> Šedá Quartz metalíza	<b>Barva:</b> Šedá Quartz metalíza	<b>Barva:</b> Šedá Quartz metalíza
<b>Výbava:</b> držák na telefon, USB kabely pro Android, iPhone, bezklíčové zamýkání a startování, automatická klimatizace, parkovací senzory, vyhřívání sedaček, bluetooth a multimediální systém	<b>Výbava:</b> držák na telefon, USB kabely pro Android, iPhone, bezklíčové zamýkání a startování, automatická klimatizace, adaptivní tempomat, automatické parkování	<b>Výbava:</b> držák na telefon, USB kabely pro Android, iPhone, bezklíčové zamýkání a startování, automatická klimatizace, adaptivní tempomat, infotainment Bolero 8“
		

Zdroj: Vlastní zpracování dle [www.uniqway.cz](http://www.uniqway.cz), 2020

## Mentori a týmy univerzit

### a) Mentori a ŠKODA AUTO DigiLab

Mentori zastupují každou instituci a tým participující na Uniqway. Jsou tu od toho, aby docházelo ke správné interpretaci a převedení teoretických znalostí do praxe tak, aby služba správně fungovala. Společně diskutují o tématech společných cílů služby nebo aktuálního vývoje. Představují také oporu svým týmům.

**ŠKODA AUTO DigiLab** představuje inovační laboratoř ŠKODA AUTO, která se zaměřuje na vývoj služeb mobility, konektivity a digitalizace. Jejím cílem je poskytnout

Všem digitální, propojené, bezpečnější, ekologičtější a chytřejší vozy, produkty a služby z oblasti mobility.

#### b) Týmy univerzit

Každá z univerzit zaujímá určitou pozici v týmu. ČVUT se věnuje tématům týkající se oblasti techniky, ze kterých stále větší počet vede ke spolupráci mezi jednotlivými disciplínami. Za jednu z nejvýznamnějších je považována doprava. Tento projekt skvěle zapadá do schématu jejich aktivit. Studentům jsou nabízena praktická uplatnění znalostí získaných během studia, jelikož veškerý hardware a software vyvíjejí zrovna sami studenti. Systém vyvinutý na ČVUT zprostředkovává sběr a analýzu velkého množství dat, jelikož jedním z hlavních cílů služby Uniqway je porozumění technickému pozadí řízení vozidel.

ČZU se naopak podílela na návrhu fungování komunity, jejíž cílem je propojovat studenty v rámci zúčastněných univerzit. V současné době se zabývá ekonomickou a provozní stránkou fungování této služby.

Třetím členem týmu je VŠE. V rámci své vzdělávací i výzkumné činnosti dává důraz na sledování a implementaci nových trendů v řízení ekonomických aktivit, do kterých spadá i sdílená ekonomika. Úkolem tohoto týmu je především práce na manažerských, marketingových a ekonomických stránkách projektu. Uskutečňují výzkumy směřující k úspěšnému fungování služby na trhu, buduje značku a provádí její propagaci mezi studenty všech tří partnerských univerzit.

#### **Výhody a nevýhody Uniqway**

V rámci průzkumu spokojenosti se službami Uniqway, který jsem vzhledem k současným opatřením vlády, prováděla pouze elektronickou formou, jsem oslovila několik studentů. Shromáždila jsem poznatky týkající se především výhod a nevýhod služby Uniqway. Shrnutí bych Vám ráda nyní interpretovala.

V odpovědích jasně převažovaly výhody nad nevýhodami. Dotazovaní studenti si půjčovali auta především, aby mohli vyrazit na výlet, na nákup nebo kvůli přesunu po městě. Auto si tedy povětšinou půjčovali na maximálně 2 dny. Každý z dotazovaných využil službu více než 2x, z toho vyplývá, že se k Uniqway studenti rádi vrací. Oceňovali především jednoduchý systém půjčení auta, který jeden z dotazovaných označil dokonce za *intuitivní*. Dále si uživatelé pochvalují především soutěže na sociálních sítích (Instagram nebo Facebook). Jedna z dotazovaných vyhrála voucher na půjčení auta na 3 dny

a byla za něj velmi ráda. Další výhodou je ta, že službu může využít každý, kdo má řidičský průkaz. U některých carsharingů si lze auto půjčit až po dosažení 21 let. Pochvala je směřována i na zákaznickou linku, která dokáže vždy poradit a vzniklý problém rychle vyřešit. Plusové body jsou také pro všechna nová auta s držáky na mobily a nabíječkami pro všechna zařízení. V závěru, všichni dotazovaní na otázku, zda by zopakovali využití této služby, nebo by ji doporučili někomu dalšímu, odpověděli, že ano.

Mezi nevýhody, kterých bylo jen několik, patřila především výtkou k omezenému počtu parkovacích zón. Některé zóny, ve kterých jsou auta zaparkovaná zase nejsou dostupné v noci. Dalším mínusem bylo, že v některých autech chybí držáky na mobilní telefony.

### **Uniqway a sociální sítě – aktivity nejen virtuální**

V současné době je důležité prezentovat se nejen dobrým fungováním svých služeb. Uniqway je aktivní i co se týče sociálních sítí. Samozřejmostí je výše zmíněná webová stránka, která budoucím uživatelům výstižně sdělí, co mohou od této služby očekávat. Aktuální informace, novinky nebo soutěže jsou přidávány také na sociální síť Facebook. Nalézt Uniqway lze též na instagramu, kam se přidávají fotky, týkající se tohoto carsharingu. U fotografií jsou použity hastagy, jako jsou např. #uniqway, #uniqwayjede, #fotimuniqway, #rozjedsesnami, nebo #carsharingprostudenty, podle kterých je Uniqway snáze vyhledáváno v této aplikaci. Hastagy následně využívají i lidé, kteří využili jejich služeb a dělí se tak o pozitivní, ale bohužel někdy i o negativní zkušenosti.

Členové týmu se snaží také pomáhat. Uniqway team se zúčastnil v září 2019 charitativního běhu Teribear, kdy společně uběhl 180 km a přispěl tak částkou 5 400 Kč. Tým se snaží také předat své doposud získané znalosti a dovednosti uživatelům pomocí různých workshopů, akcí a soutěží. Potvrzuje to například přednáška se studentskými CEO's – „Jak jsme se rozjeli s Uniqway?“.

V rámci akce #uniqwaypomaha také půjčil Uniqway svá auta studentům z Lékařské fakulty Univerzity Karlovy na zážitkový kurz první pomoci, který byl pořádáný KARIM FN Motol a studentským klubem STEMII.

Uniqway je součástí různých projektů, akcí nebo se účastní různých festivalů. Pořádá také různé tematické soutěže pro své současné nebo potenciální uživatele. Výhrami jsou různé vouchery, vstupenky nebo reklamní předměty. Většinu uživatelů potěší především volné kilometry nebo slevy na další jízdu.

## **Cíle do budoucna**

Jako každé správné podnikání ani Uniqway nežije pouze okamžikem, ale myslí také na budoucnost. Jedním z hlavních cílů je především záměr vybudovat komunitu uživatelů, které bude spojovat jejich nadšení do sdílené ekonomiky. V plánu jsou také různé akce, výlety, soutěže a odměny pro uživatele Uniqway. Samozřejmě budou i nadále udržované spolupráce se studentskými spolky i s některými firmami.

Uniqway neustále pracuje na vylepšení svých služeb a brzy vypustí do světa i novou webovou aplikaci Uniqway a Reward Shop, které budou nabízet nové možnosti.

V plánu je též zařazení nového typu vozidla do flotily aut, aby uživatelé měli možnost vyzkoušet si různé typy aut. V minulém roce přivítali mezi prvními ŠKODA SCALA a ŠKODA KAMIQ.

Počáteční myšlenkou bylo, vytvořit carsharing pouze pro univerzitní půdu a prozatím od tohoto směřování nechtějí ustoupit. Proto se v tomto případě neočekává rozšíření cílové skupiny, které by byl carsharing poskytován. I nadále bude poskytován jen studentům a zaměstnancům vysokých škol.

## **Uniqway a COVID - 19**

Vzhledem k současné situaci, kdy hrozí nákaza virem COVID – 19 po celé republice, nezůstává Uniqway pasivní. Skrze sociální sítě vyzývá své uživatele ke zvýšení základní hygieny. Uživatelé by si měli umýt či vydezinfikovat ruce před i po jízdě. Také by při jízdě měli mít zapnutou klimatizaci s vytápěním, která vysouší vzduch, a tak vytváří prostředí, kde viry dokáží jen těžko přežít.

O interiér svých aut Uniqway v této situaci tedy nadprůměrně dbá. Provádí pravidelné kontroly svých aut a současně je všechny pečlivě dezinfikují. Používají speciální virucidní ubrousky, kterými jsou dezinfikovány i nemocniční povrchy a vybavení. Též využívají ozónové generátory pro úplné čištění interiéru.

Dočasně se musely zredukovat parkovací Uniqway zóny a zůstaly pouze Jarov, Jižní Město, Dejvice, Strahov, Suchdol, VŠE, Podolí. Tento krok byl učiněn proto, aby byla vozidla dostupná blíže studentům. Nabídka vozidel proto v tuto dobu může být značně omezena.

Za těchto okolností, které hýbou světem se Uniqway zapojil také do projektu #ŠKODAAUTOpomaha, kdy poskytnul svá auta, která mohou pomoci. První auta byla poskytnuta místní organizaci Ekolandia, aby sloužila k rozvozu nezbytných potravin.

Další akcí je spolupráce Asociace studentů ČZU s Uniqway, která nabízí studentskou výpomoc. K výpomoci se může registrovat kdokoli skrze sociální síť. Výpomoc bude spočívat v doručování základních potravin, léků a zdravotnického materiálu lidem, kteří jsou nejvíce ohroženi současnou situací. Postaráno bude také o rozvoz dezinfekce a roušek vlastní výroby.

#### 4.1.3 Uniqway – výsledky vyhodnocení dat

V následující části budou vyhodnocena poskytnutá data Uniqway, týkající se jeho uživatelů a rezervací výpůjček automobilů. Vyhodnoceno bylo 794 jízd uskutečněných 250 uživateli.

##### Uživatelé

Nejprve bych chtěla vymezit segment nejčastějších uživatelů. Jsou to především uživatelé v rozmezí od 18 do 26 let, tedy studenti univerzit a vysokých škol, pro které je carsharing určen. Mezi uživateli se vyskytují i lidé nad 26 let, ale jejich počet není příliš vysoký. Jsou to především zaměstnanci škol. Na grafu je znázorněno věkové složení uživatelů, kdy nejmladšímu uživateli je 18 let a nejstaršímu 44 let. Průměrný věk 23,13 let. Současně právě 23 – letých uživatelů bylo za daný časový úsek nejvíce.

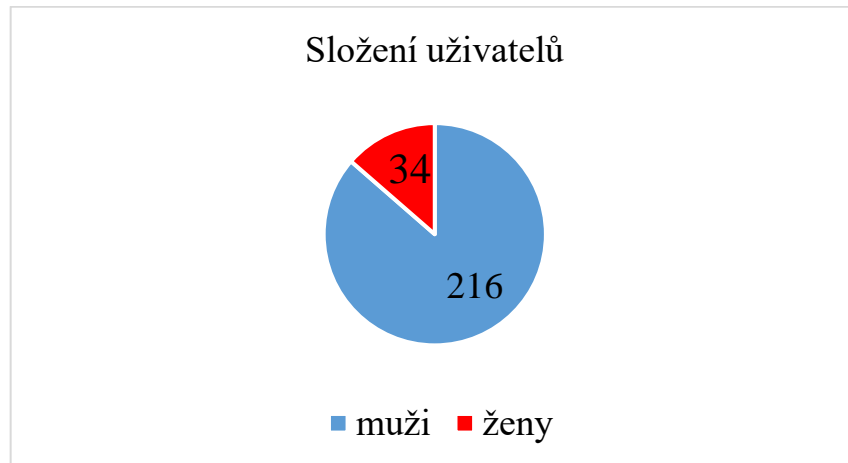
Graf 4: Věkové složení uživatelů



Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Další vyhodnocení se týká složení uživatelů z hlediska pohlaví. Z grafu je patrné, že v celkovém počtu 250 uživatelů převažuje počet mužů, kterých je 216, nad ženami, kterých je pouze 34. Byla tedy potvrzena hypotéza H3, že auta si půjčují více muži než ženy.

Graf 5: Složení uživatelů dle pohlaví

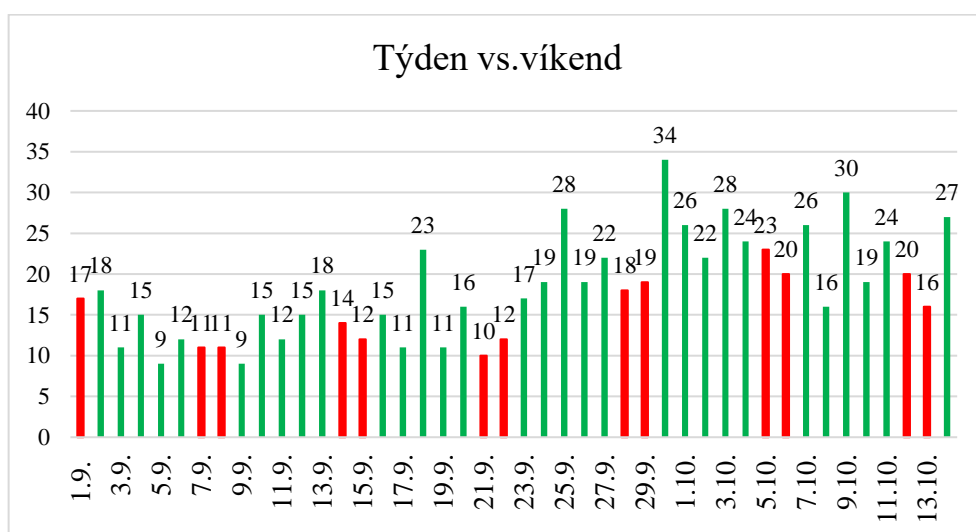


Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

### Rezervace automobilů

Na následujícím grafu je znázorněn počet rezervací auta značky ŠKODA Fabia za každý den. Z grafu je patrné, že více výpůjček proběhlo během všedních dnů (zelené sloupce). Naopak o víkendu je znát snížení rezervací (červené sloupce). Díky tomuto grafu mohou být potvrzeny hypotézy H2, která říká, že ve všední dny se půjčí více aut než o víkendu.

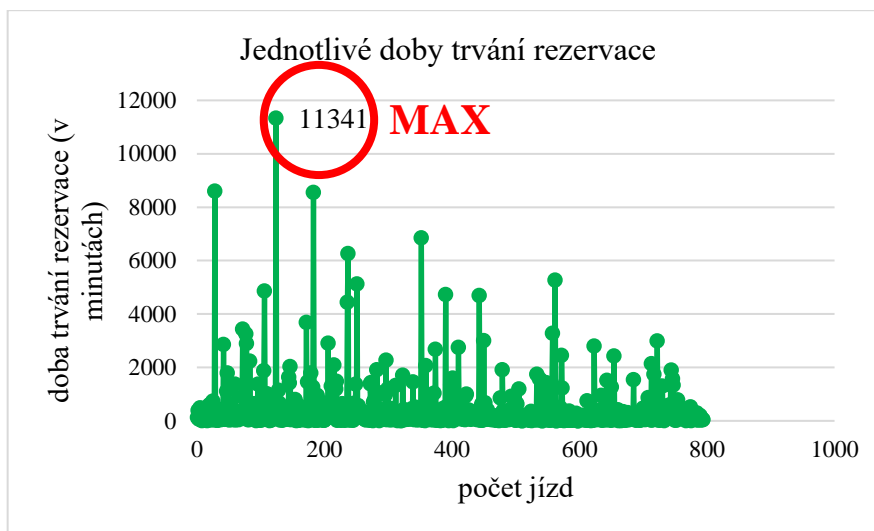
Graf 6: Frekvence výpůjček vozů Uniqway



Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Z následujícího grafu lze vyčíst, na jak dlouhou dobu si uživatelé auto půjčují. Je patrné, že si většina uživatelů půjčuje auto na kratší dobu za účelem různých nákupů, výletů na kratší vzdálenosti nebo přesunů. Průměrná doba trvání rezervace je 6 hodin a 55 minut, tedy ani ne jeden celý den. Nejdéle měl auto půjčené uživatel na 7 dní a 21 hodin, tedy téměř 8 dní. Naopak nejkratší dobou půjčení je pouze 1 minuta. Účel této jízdy byl pravděpodobně rychlý přesun po kampusu.

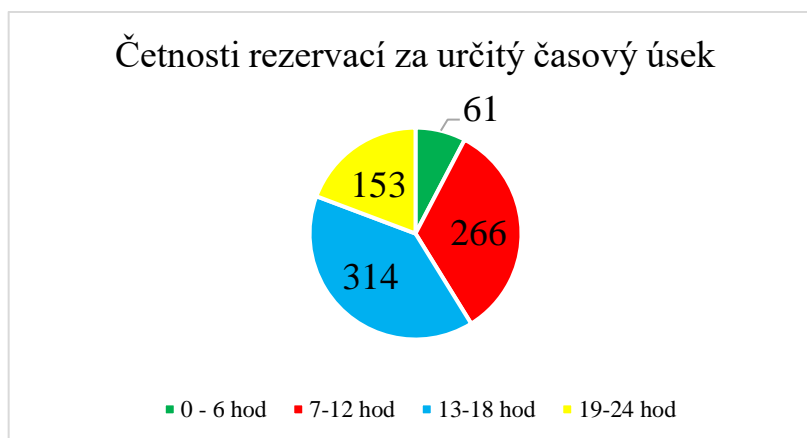
Graf 7: Doby rezervací



Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Na posledním grafu můžeme vidět, kolik rezervací vznikne v určitém časovém úseku v jednom dni. Nejvíce výpůjček se uskutečňuje v době mezi 13 až 18 hodinou, tedy v odpoledních hodinách. Tímto je potvrzena i hypotéza H1, která říká, že mezi 13 – 18 hodinou se půjčí nejvíce vozů.

Graf 8: Četnosti rezervací



Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

## 4.2 Dopady sdílené ekonomiky na konkrétní subjekty

Sdílená ekonomika si za posledních pár let získala na velké oblibě, a to nejen ve světě, ale také v České republice. Jak ale ovlivnila své prostředí a má její dosavadní působení konkrétní dopady na své okolí?

Podle mého názoru je vývojem sdílené ekonomiky nejvíce zasažena oblast cestovního ruchu, tedy konkrétně ubytování a doprava.

### 4.2.1 Uber

Působení Uberu téměř v 70 zemích světa ovlivňuje určitým způsobem sektor dopravy a stejně tak subjekty spadající do této oblasti.

Jelikož se jedná stále o poměrně novou a moderní službu, myslím si, že služeb Uberu využívají ve větší míře mladší lidé, kteří se ochotně přizpůsobí všemu novému. Lidé středního věku a starší generace podle mého zůstávají věrni klasickým taxíkům. Taxikáři se proto nemusí bát, že přijdou o všechny zákazníky. Stále je spousta lidí, kteří dají přednost prověřeným taxi službám, než, v některých případech, podezřelým Uber vozidlům. Otázkou je, jaký může být očekávaný vývoj do budoucna, kdy dnešní mladá generace nahradí tu starší. Je dost možné, že Uber vytlačí konvenční provozovatele taxi služeb a zaujme jejich místo.

Existence Uberu by mohla přinést ale i pozitivní dopady. Rostoucí zájem o využití Uberu by mohl řidiče taxíků motivovat ke zlepšení úrovně svých služeb. Měli by dbát především na vyšší zdvořilost ke klientům, na čistotu prostředí ve vozu, dále by se měli vyvarovat telefonování za jízdy a ze slušnosti vypnout či ztlumit rádio po nástupu klienta. Pokud by se poté vše výše uvedené zlepšilo, dalo by se to označit za pozitivní vliv sdílené ekonomiky na konkrétní subjekty.

### 4.2.2 Carsharing

Lidé, kteří se rozhodnou pro využívání služeb carsharingu, to dělají vždy z nějakého popudu. Hlavním důvodem bude především potřeba přemístit se z bodu A do bodu B. Motivem mohou být ale také výhody, které s sebou carsharing přináší. Jelikož carsharing funguje u nás i v zahraničí už pár let, je jasné, že svým působením ovlivňuje také i prostředí, ve kterém žijeme.

*Pokles poptávky po automobilech*

Doby, kdy každý mladík musel nutně vlastnit auto jakéhokoliv stáří a vzhledu už dávno pominuly. Postupem času si někteří lidé začali uvědomovat, že ke svému životu



nepotřebují automobil vlastnit. Stačí jim, když si ho mohou v rámci carsharingu vypůjčit za určitým účelem, poté vrátit a o nic dalšího se nestarat. V současné době ale existuje stále dost lidí, kteří si auto raději koupí, než aby si dělali starosti s jeho půjčováním. Poptávka po automobilech je proto stále vysoká. Avšak myslím si, že za několik let, kdy už budou sdílená auta téměř na každém kroku, je dost možné, že poptávka po autech bude klesat.

#### *Pozitivní dopady na životní prostředí*

Jednou z velkých výhod carsharingu je rozhodně jeho pozitivní dopad na životní prostředí, který naše planeta určitě ocení. Myslím si, že tato služba je v současné době na místě. Lidé si už začínají uvědomovat, že nám naše chování příroda vrací. Proto bychom se k ní měli chovat s co největší šetrností a před koupí nového auta zvážit, zda ho opravdu budeme využívat každý den, anebo je pro nás výhodnější sdílené auto. Jelikož jsem člověk, kterému opravdu záleží na životním prostředí, jsem ráda, že konečně vznikla služba, která přestože sdílí auta, se snaží současně svým fungováním ulehčit životnímu prostředí.

#### **4.2.3 Dopady sdílené ekonomiky na Uniqway**

Uniqway má za sebou už více jak rok a půl provozu. Než se dostal až sem, musel projít určitým vývojem a zároveň musel reagovat na prostředí trhu sdílené ekonomiky.

S rostoucí popularitou sdílené ekonomiky pochopil, že se současně zvyšuje i poptávka po jeho službách. Zažil i dny, kdy nebylo k dispozici žádné Uniqway auto, protože byla všechna rozpůjčovaná. Tento nárůst zájmu byl velmi potěšující. Reakcí na to bylo posílení flotily o další vozy.

O zvýšení popularity Uniqway se zasloužil právě marketingový tým, který aktivně pracoval na rozšiřování povědomí od samého počátku. Byla to tedy především chytře stanovená marketingová strategie, která projektu zajistila velký nárůst uživatelů.

Co se týče konkurence, tak tu Uniqway v podstatě nemá. Zatím. Jedná se o carsharing vyvíjený a provozovaný studenty, jenž má za cílovou skupinu studenty a zaměstnance univerzit, a to činí jeho službu unikátní. V České republice neexistuje další podobný projekt, a tak má Uniqway v současné době volné pole a může se bez obav nadále rozvíjet beze strachu z konkurence. Provozovatelé mají stanovený dlouhodobý plán vývoje a neustále se snaží naplňovat jeho směřování, aby se dopravovali tam, kam chtějí.

V následující části budou, z důvodu výše zmíněného, pouze predikovány tržby, přímé náklady a vývoj tržeb do budoucna na základě poskytnutých dat. Jedná se pouze o odhad, a proto se skutečné výsledky mohou notně lišit.

### Předpokládané tržby a náklady

Tabulka 6: Předpokládané roční tržby Uniqway

Typ vozidla	Počet najetých km	Cena za km	Tržby za měsíc a půl	Roční tržby
ŠKODA FABIA	35 300 km	4,90 Kč	≈ 172 970 Kč	≈ 1 383 760 Kč
ŠKODA SCALA	≈ 35 300 km	5,90 Kč	≈ 208 270 Kč	≈ 1 666 160 Kč
ŠKODA KAMIQ	≈ 35 300 km	5,90 Kč	≈ 208 270 Kč	≈ 1 666 160 Kč
<b>CELKEM</b>				<b>4 716 080 Kč</b>

Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Jednotlivými výpočty jsem se dopracovala k předpokládaným ročním tržbám ve výši 4 716 080 Kč. Tato skutečnost vyvrací hypotézu H4, která říká, že predikovaná roční tržba převyší částku 5 000 000 Kč.

Tabulka 7: Potřebné údaje k vozidlům

	ŠKODA FABIA	ŠKODA SCALA	ŠKODA KAMIQ
Pořizovací cena vozidla	350 900 Kč	417 900 Kč	427 900 Kč
Počet aut ve flotile	19	3	1

Zdroj: Vlastní zpracování, 2020




Tabulka 8: Předpokládané roční přímé náklady Uniqway

Náklady přímé	ŠKODA FABIA	ŠKODA SCALA	ŠKODA KAMIQ
Roční lineární odpis	78 076 Kč	92 983 Kč	95 208 Kč
Náklady na pohonné hmoty	52 205,17 Kč	56 744,75 Kč	56 744,75 Kč
Dálniční známka	1 500 Kč	1500 Kč	1500 Kč
Silniční daň	936 Kč	936 Kč	936 Kč
Náklady na údržbu a servis	17 545 Kč	20 895 Kč	21 395 Kč
<b>Celkové náklady na auto</b>	<b><u>150 262,17 Kč</u></b>	<b><u>173 058,75 Kč</u></b>	<b><u>175 783,75 Kč</u></b>

Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Jelikož je ve flotile 23 aut, je třeba jednotlivé výsledné náklady vynásobit příslušným počtem aut daného typu.

Tabulka 9: Výpočet nákladů za 23 aut ve flotile

<b>Celkové náklady</b>	<b>150 262,17 Kč</b>	<b>173 058,75 Kč</b>	<b>175 783,75 Kč</b>
<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>počet aut ve flotile</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
			
<b>Celkové náklady za jednotlivé typy aut ve flotile</b>	<b>2 854 981,23 Kč</b>	<b>519 176,25 Kč</b>	<b>175 783,75 Kč</b>

Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Výsledné náklady sečteme a získáme odhadované roční přímé náklady:

$$2\,854\,981,23\text{ Kč} + 519\,176,25\text{ Kč} + 175\,783,75\text{ Kč} = \mathbf{3\,549\,941,23\text{ Kč}}$$

Nyní můžeme dojít k rozdílu tržeb a přímých nákladů za rok:

Odhadované roční tržby – odhadované roční přímé náklady =

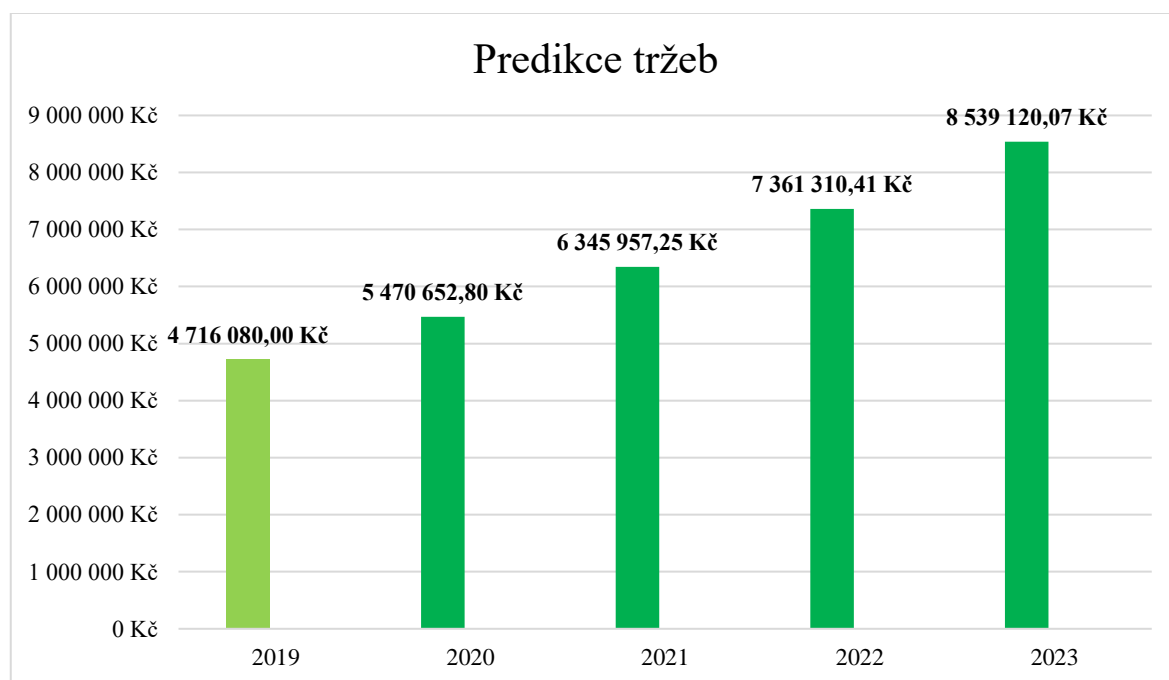
= 4 716 080 Kč - 3 549 941, 23 Kč = **1 166 138, 77 Kč**

Částka 1 166 138,77 Kč nepředstavuje konečný zisk. Jedná se pouze o částku odhadovanou, jelikož z tržeb byly odečteny pouze přímé náklady. Skutečný konečný zisk bude rozhodně nižší.

### **Predikce vývoje tržeb**

Podle konkurenčních firem působících v daném odvětví na území ČR, tržby rostou ročně zhruba o 16 %. Takže lze předpokládat že dynamika růstu tržeb u Uniqway by mohla být obdobná. Zde je naznačený odhadovaný vývoj tržeb v nadcházejících čtyřech letech.

*Graf 9: Predikce tržeb do roku 2023*







Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

### 4.3 Návrhy a doporučení pro exekutivní orgány

Na základě hypotéz, získaných informací a poznatků v průběhu studie problematiky sdílené ekonomiky v dopravě jsem dospěla k těmto návrhům ke zlepšení, které bych doporučila jak obecně carsharingovým firmám, tak projektu Uniqway.

#### 4.3.1 Doporučení pro Uniqway na základě hypotéz

Tabulka 10: Závěrečné shrnutí hypotéz

Číslo hypotézy	Hypotéza	Vyhodnocení
<b>H1</b>	V období od 1.září do 14.října 2019 byly automobily půjčovány nejčastěji v čase mezi 13 – 18 hodinou.	<b>POTVRZENA</b> 
<b>H2</b>	V období od 1.září do 14.října 2019 bylo ve všední dny (pondělí – pátek) půjčováno více automobilů než o víkendu (sobota – neděle).	<b>POTVRZENA</b> 
<b>H3</b>	V období od 1.září do 14.října 2019 službu sdílených automobilů Uniqway využíval vyšší počet mužů než žen.	<b>POTVRZENA</b> 
<b>H4</b>	Predikovaná roční tržba odhadnutá na základě údajů zjištěných v intervalu od 1.9. – 14.10. 2019 pravděpodobně převyší částku 5 000 000 Kč.	<b>VYVRÁCENA</b> 

Zdroj: Vlastní zpracování, 2020

Na základě vyhodnocení poskytnutých dat byly tři stamovené hypotézy potvrzeny a jedna byla vyvrácena. Výše je uvedené též jejich shrnutí pro připomenutí a přehlednost. Díky těmto výsledkům mohou být předvedena následující doporučení a návrhy pro využití zjištěných skutečností.

### **Hypotéza H1**

Hypotéza H1 tvrdí, že v období od 1.září do 14.října 2019 byly automobily půjčovány nejčastěji v čase mezi 13 – 18 hodinou. Tato hypotéza byla potvrzena, jelikož v čase od půlnoci do 6 hodin ráno si auto vypůjčilo 61 uživatelů, v čase od 7 do 12 to bylo 266 uživatelů, v čase od 13 do 18 hodin to bylo 314 a v čase od 19 do 24 hodin to bylo 153 uživatelů. Nejvyšší počet – 314 uživatelů připadá na časový interval mezi 13 a 18 hodinou, proto byla hypotéza H1 potvrzena.

#### *Doporučení*

Uniqway by mohl patřičně využít potvrzení toho, že se automobily půjčovaly nejčastěji v odpoledních hodinách (13 – 18 hod). Mohl by zavést levnější sazby za půjčení vozidla v dopoledních hodinách, aby uživatele motivoval ke zvýšení výpůjček v této době. Naopak by mohl zvýšit ceny za odpolední půjčení, aby využil vysoké frekvence půjčování ke zvýšení svých tržeb.

### **Hypotéza H2**

Hypotéza H2 zní: „V období od 1.září do 14.října 2019 bylo ve všední dny (pondělí – pátek) průměrně půjčováno více automobilů než o víkendu (sobota – neděle).“ Z grafu ve výsledkové části lze jasně vidět, že od pondělí do pátku jsou denní výpůjčky v převaze nad těmi víkendovými. O víkendu je vždy zřetelný pokles oproti všedním dnům. Proto lze hypotézu H2 potvrdit.

#### *Doporučení*

Bylo zjištěno, že v určitém intervalu byla vozidla více půjčována ve všední dny než o víkendu. Uniqway by si proto mohl vymezit určité požadavky pro víkendové uživatele. Mohlo by se jednat o stanovení určité doby půjčení v sobotu a v neděli, kupříkladu minimálně na 4 hodiny. Odpadly by nebo se alespoň snížily některé náklady, jako je třeba časté čištění, údržba či kontrola vozidel po každém vrácení.

### **Hypotéza H3**

Hypotéza H3 nám říká, že v období od 1.září do 14.října 2019 službu sdílených automobilů Uniqway využíval větší počet mužů než žen. Podle vyhodnocení se zjistilo, že v daném rozmezí využilo službu 216 mužů a pouze 34 žen. Jelikož počet mužů, kteří využili službu Uniqway převýšil počet žen, může být potvrzena hypotéza H3.

#### *Doporučení*

V daném intervalu auta využívalo více mužů než žen. Určitě se na tom podílí i obecný fakt, že vždycky řídili častěji muži než ženy. V současné době ale žen – řidiček přibývá. Z mého pohledu ženy důvodem může být například obava z fungování systému vypůjčení. Proto myslím, že by bylo dobré motivovat ženy k výpůjčce určitým marketingovým zacílením nebo propagací této služby. Například natočit menší tutoriál, jak probíhá registrace, nalezení auta, výpůjčka, otevření auta a následné vracení, které by ženám mohlo ukázat, že je to snadné.

### **Hypotéza H4**

Podle hypotézy H4 měla predikovaná roční tržba odhadnutá na základě údajů zjištěných v intervalu od 1.9. – 14.10. 2019 při současné vytíženosti automobilů na základě rozsahu vozového parku pravděpodobně převýšit částku 5 000 000 Kč. Při současné vytíženosti a při současných cenách vyšla ale částka 4 716 080 Kč. Přestože se částka stanovené hranici 5 mil. Kč blíží, hypotéza H4 musí být vyvrácena.

#### *Doporučení*

Částka předpokládaných tržeb vyšla 4 716 080 Kč, a tak nepřevýšila hodnotu 5 000 000 Kč. Bylo by proto třeba, aby se Uniqway snažil rozšířit flotilu nabízených aut, nebo aby došlo k výrazné změně frekvence půjčování aut, aby byla překročena hranice 5 000 000 Kč.

#### **4.3.2 Doporučení k systému vzdělávání a informovanosti veřejnosti**

Sdílená ekonomika a vše, co je s ní spojené, je stále pro někoho velká neznámá a neví, co si pod tím představit. I carsharing, spadající pod sdílenou ekonomiku, mnoho lidí nevyužije jen proto, že přesně neví, v čem spočívá. Podle mého názoru je to především nízká informovanost veřejnosti, proč se někteří jedinci brání využívání sdílených aut.

Mnoho lidí neví, co carsharing znamená, jak funguje tato služba nebo v čem je lepší carsharing než klasická autopůjčovna. Proto tuto možnost raději zavrhne a dál nad tím nepřemýšlí.

Správné informace jsou v dnešní době pořád nedostatkovým zbožím, přestože je tolik možností, jak je šířit. V současnosti je nejčastějším způsobem, jak předat informaci využití moderních technologií. Počítá se s tím, že většina lidí má přístup k internetu, který dokáže oslovit velkou masu lidí jen jedním kliknutím.

Přesto někteří lidé spíše ocení a upřednostňují osobní kontakt a okamžitou zpětnou vazbu. Proto bych firmám poskytující carsharingové služby doporučila, aby se snažily rozšířit myšlenku carsharingu i jiným způsobem. Jednou z možností by mohlo být pořádání různých přednášek týkajících se sdílení automobilů. Přednášek by se mohla účastnit široká veřejnost nehledě na věk a složení. Lidem by bylo podrobně vysvětleno v čem služba carsharingu spočívá, kdo ji poskytuje, jaké má výhody, práva a povinnosti uživatele, vymezení právního rámce atd. Posluchači by měli možnost se obratem ihned zeptat, pokud by něčemu nerozuměli.

Vzhledem k tomu, že cílovou skupinu, na kterou se zaměřuje Uniqway není široká veřejnost, není třeba pořádat přednášky po celé republice. Carsharing je určen pro studenty a zaměstnance vysokých škol a auto si můžete půjčit pouze v Praze, univerzitním městě. Tato cílová skupina se pohybuje především v prostředí kampusu a okolí univerzit, a proto je o těchto službách většinou dostatečně informována. Zdrojem informací mohou být přímo studenti, podílející se na projektu nebo přátelé, známí či kolegové. Též pořádají i různé přednášky na téma, jak celý tento projekt vznikl a jak služba funguje. Dle mého názoru je povědomí o tomto projektu rozšiřováno správně.

I když je dnešní doba digitální, pořád jsou tu lidé, kteří si raději informaci vyslechnou, než přečtou někde na internetu. Nehledě na to, že si firma svou snahou pořádat přednášky může získat více lidí než jednoduchou reklamou na internetu.

#### **4.3.3 Doporučení k podpoře dalšího rozvoje některých společností/projektů**

Přestože je Uniqway financováno Škodou Auto ČR a Škodou Auto Digilab s.r.o., myslím, že by si tento projekt zasloužil i více finanční podpory například i ze strany hlavního města Prahy. Další možností, jak by mohlo město pomoci k rozvoji, by mohla být podpora Uniqway z marketingového hlediska. Město by mohlo poskytnout zvýhodněné



reklamní poutače v prostředcích MHD nebo na zastávkách v blízkosti škol a univerzit. Tímto by se mohlo zvýšit povědomí o této službě i jiným způsobem než jen přednáškami ve školách.

Určitá podpora tu je – město umožnilo parkování na zónách placeného stání, za což jsou uživatelé určitě rádi. Je to mladý, inovativní projekt, který je na trhu poměrně krátkou dobu a vede si dobře. Podle mého názoru má v sobě velký potenciál a má před sebou úspěšnou budoucnost. Navíc je to vůbec první studentský carsharing u nás, proto by se tato myšlenka měla podpořit alespoň dotací určité výše, aby se projekt mohl i nadále rozvíjet.

Výše uvedená doporučení by byla vhodná použít i na ostatní nově vznikající projekty nebo firmy, aby jejich rozjezd byl co nejefektivnější.

#### **4.3.4 Regulatorní doporučení**

Myslím si, že pokud budeme chtít sdílenou ekonomiku regulovat, opatření by neměla být příliš striktní a přísná. Nadměrná regulace může mít právě i nepříznivé dopady. Mohlo by docházet k přesouvání aktivit do stínové ekonomiky se všemi negativními společenskými důsledky. Tato omezení mohou vést například v případě hostitelů Airbnb k tomu, že budou své byty pronajímat na černo.

Zastávám stejný názor, který uvádí Hospodářská komora České republiky ve svých „Doporučeních pro rozvoj sdílené ekonomiky“, která říká, že by regulace sdílené ekonomiky měla být značně umírněná, principiální a otevřená. Příliš přísná opatření problém neřeší, ba naopak, mohou až uškodit. Jelikož je sdílená ekonomika odvětví, které se rychle rozvíjí, různé legislativní úpravy rychle zaostávají a musí se často obnovovat. Spíše než změny zákonů, by se měl zlepšit výběr daní a poplatků.

Uniqway, jakožto jediný univerzitní carsharing v naší republice, podle mého názoru zatím nepotřebuje určitá omezení. Služba je poskytována pouze úzké skupině lidí, a tak nehrozí spory s konkurencí.

Co se týče ostatních firem, poskytujících carsharing ve vztahu k autopůjčovnám, ani zde nevzniká konkurence. Jedná se o jiný typ klientely. V autopůjčovně se hledí více na reprezentativnost a typ auta na rozdíl od carsharingu, kde v podstatě nevíte, jaké auto na vás bude čekat. V autopůjčovně má vše svůj oficiální ráz, od osobního předání klíčů od auta až k různým informacím, jež se týkají vozidla. Carsharing je spíše o samoobsluze – auto si člověk někde vyzvedne a poté i sám odemkne. Jsou tu určité

rozdíly, ve kterých si carsharing a autopůjčovna nemohou konkurovat, a to je dělá jedinečnými.

V oblasti dopravy vznikají největší spory mezi řidiči Uber a řidiči klasických taxislužeb. S Uberem se dokážete přepravit za znatelně nižší cenu v porovnání s průměrem klasických taxislužeb. Uber má také svou aplikaci, díky které máte přehled o pohybu auta, počítání ceny i placení. Skoro vždy také narazíte na milého řidiče. Proč se proti nim tedy někteří bouří? Taxikáři oproti Uberu musí mít například licenci, pojištění nebo různé místopisné zkoušky.

Na začátku března 2018 byla tedy uzavřena dohoda mezi společnostmi Uber a vládou ČR. Řidič Uber vozidla musí mít podle dohody stejnou licenci jako taxikáři a dobrovolně musí vést elektronickou evidenci tržeb.

Tato dohoda mi přijde pro obě strany spravedlivá a myslím, že pozitivní dopady této domluvy na sebe nedají dlouho čekat. Měly by tedy odpadnou časté spory těchto dvou skupin. Zároveň myslím, že by nebylo od věci zrušit povinné zkoušky z místopisu pro taxikáře, které v dnešní době chytrých navigací nejsou tolik důležité.

Pokud se jedná o regulaci sdílené ekonomiky, chtěla bych závěrem podotknout, že podle mých závěrů záleží na odvětví. U carsharingových společností podle mého názoru zatím není třeba omezovat jejich činnost, je to více otázkou do budoucna než současnosti. Zaměřila bych se spíše na globální společnosti jako je Uber a Airbnb, které v některých případech určité omezení potřebují. Přesto by regulační opatření neměla být příliš přísná a striktní a měla spíše hledat alternativy.

## 5 Závěr

Sdílená ekonomika představuje rozsáhlé odvětví, které už několik let ovlivňuje nejen naši zemi, ale i celý svět. Přináší s sebou mnoho pozitiv, ale také nejedno úskalí. Tento obor je velmi různorodý a zasahuje do mnoha oblastí. Nejvíce se však projevuje v sektoru ubytování nebo dopravy. Především na oblast dopravy se zaměřuje tato práce.

Cílem této práce bylo vymezit pojmy týkající se tématu sdílené ekonomiky a z dostupných studií odvodit její výhody a nevýhody včetně legislativního rámce. Dále měla být na dílčím sektoru sdílené ekonomiky zmapována nabídka a poptávka, zanalyzovány dopady na konkrétní subjekty a navrhuta doporučení pro exekutivní orgány.

V rámci praktické části práce byl nejprve charakterizován vybraný sektor týkající se carsharingu ve světě i v České republice. Došlo zde k seznámení se s vybranými subjekty, které působí v této oblasti a současně byl zvolen subjekt, který byl následně analyzován. Projekt Uniqway byl vybrán z toho důvodu, že se jedná zatím o jediný studentský carsharing u nás, a to ho určitým způsobem odlišuje od ostatních firem.

Na základě poskytnutých a veřejně dostupných dat byla provedena tedy podrobná analýza projektu Uniqway. Nejprve byl charakterizován celý projekt. Byly uvedeny základní informace o projektu, jeho vznik a historie. Dále byl rozebrán záměr projektu, fungování jeho služeb, flotila nabízených vozů, výhody a nevýhody tohoto projektu, jeho cíle do budoucna, aktivity a také jeho postoj k současné situaci ohledně COVID – 19.

V další části byla vyhodnocena získaná data za určité časové období, která byla následně zanesena do tabulek a grafů. Byla též zpracovávána data týkající se charakteristických zákazníků z hlediska věku či pohlaví, časového rozmezí půjčování vozidel, předpokládaných tržeb a přímých nákladů a jejich následný rozdíl. Také zde byl predikován vývoj tržeb projektu na následující čtyři roky.

Výsledky analýzy odhalily, že mezi uživateli bylo nejvíce 23 – letých studentů, mezi kterými bylo více mužů než žen. Automobily se průměrně půjčovaly více ve všední dny než o víkendu. Co se týče času výpůjček, nejvíce jich proběhlo v čase mezi 13 až 18 hodinou. Díky těmto zjištěním mohla být stanovena doporučení a návrhy, jaké by tento projekt mohl využít.

V rámci dopadů sdílené ekonomiky byly predikovány tržby, přímé náklady a jejich rozdíl. Tato data ukázala, že si projekt vede dobře, a i předpokládaný vývoj tržeb do roku 2023 tomu nasvědčuje. Pokud ročně tržby porostou stejným tempem jako

u konkurenčních firem doposud, mohl by projekt v roce 2023 dosáhnout tržeb v hodnotě až 8 539 120 Kč.

Též zde byly zachyceny i dopady, které se pojí se sdílenou ekonomikou. Je to například vliv existence služeb Uber na možný pokles využití služeb klasických taxislužeb v budoucnu, nebo naopak možnost skrze Uber motivovat řidiče taxíků k nabídce lepšího standardu služeb. Carsharingu bylo přičteno velké plus za jeho pozitivní dopad na životní prostředí. Jeho negativním dopadem ale může být také možnost poklesu poptávky po automobilech. Avšak toto by se týkalo až vzdálené budoucnosti.

Na základě vyhodnocení hypotéz a získaných poznatků o sdílené ekonomice během zpracování této práce byly navržena jednotlivá doporučení, jak pro projekt Uniqway, tak pro další subjekty působící v této oblasti.

Doporučení, která se vztahují pouze pro Uniqway jsou následující. Jako první bylo navrženo zavedení levnějších sazeb za výpůjčku vozidla v dopoledních hodinách, pro motivaci uživatelů ke zvýšení výpůjček v této době. Dále by se mohla zavést minimální doby půjčení na čtyři hodiny pro víkendové uživatele, které by mohlo vést ke snížení některých nákladů. Poté by bylo výhodné zaměřit marketing na ženy, které zatím tuto službu příliš nevyužívají. Nabízí se možnost vytvoření tutoriálu, jak služba funguje. Dojde tak k propagaci Uniqway a současně ke zvýšení motivace žen vypůjčit si auto. Posledním doporučením ke zvýšení tržeb je rozšíření flotily nabízených aut, anebo výrazná změna frekvence půjčování aut.

Doporučení, týkající se zvýšení informovanosti a povědomí o carsharingových službách prostřednictvím různých přednášek, bylo navrženo ostatním carsharingovým poskytovatelům, jelikož Uniqway o sobě dává vědět dostatečně. Další doporučení k podpoře budoucího rozvoje je směřováno především na města, ve kterých je carsharing poskytován. Bylo by dobré, aby začínající společnosti nebo projekty poskytující carsharingu jakkoli finančně subvencovala. Může se jednat také z marketingového hlediska o podporu propagace dané firmy.

V závěru je též vyslovena otázka regulace sdílené ekonomiky a subjektů do ní spadajících. Projekt Uniqway je zaměřený pouze na úzkou klientelu, a proto zde nehrozí globální rozšíření. V tomto případě regulace není nutná. Carsharingové společnosti nejsou přímou konkurencí autopůjčoven, a tak ani zde není přílišná potřeba regulace.

Regulovat by se měly především globální společnosti, jako je Airbnb a Uber. Přesto by regulační opatření neměla být příliš striktní a měla by spíše hledat alternativy.

Výše zmíněná a navržená doporučení mohou pomoci v rozvoji, jak projektu Uniqway, tak některým carsharingovým společnostem, ať už začínajícím či těm v pokročilém stádiu fungování. Mohou se jimi inspirovat, aplikovat je a zjistit jejich efekt i praxi.

Na závěr lze tedy říci, že po zpracování této bakalářské práce se prezentuje sdílená ekonomika jako velmi zajímavé, perspektivní a pestré odvětví, které dokáže mít mnoho podob. Může se jednat o ubytování, spolujízdu, půjčování věcí, sdílení dopravních prostředků nebo služby v domácnosti. Sdílená ekonomika nám dokáže hodně věcí zjednodušit, ale musíme počítat i s problémy, které s sebou občas přináší. Ať chceme nebo ne, se sdílenou ekonomikou se budeme setkávat i nadále a je na nás, jak se k ní postavíme. Jestli budeme zastávat názor, že je třeba sdílenou ekonomiku přísně regulovat a omezovat, nebo naopak podporovat.

Po analýze všech dostupných dat, zdrojů či studií jsem dospěla k názoru, že pozitivita sdílené ekonomiky převažují nad jejími negativy, se kterými je navíc možné se vypořádat, případně je určitým způsobem omezit.

## **I. Summary and keywords**

This work deals with issues of the sharing economy, particularly with its risks and benefits and is focused mainly on the use of the sharing economy in transportation. Transportation is an important component of national economy. A typical example of the sharing economy in transportation is carsharing or bikesharing. The sharing economy used in transport brings both positives and negatives. Especially carsharing is associated with positive impacts on the environment. But in some cases, the sharing economy in transportation can create legislative problems, so it is necessary to lay down certain legislative measures. This thesis deals with the analysis of a selected subject in order to find out how it is doing in the field of the sharing economy. After processing the provided data of this particular subject, the established hypotheses are evaluated. Based on the hypotheses, some recommendations that can lead to improvement are introduced. There are also summarizes of the impacts on the economy on a shared subject. The results of the analysis show that the selected subject has great potential for development in the area of the sharing economy.

Key words: shared economy, carsharing, transportation, recommendations, impacts of shared economy

## II. Seznam použitých zdrojů

AJO (2019). *AJO Carsharing | Jezděte za 0,- Kč/hod | Alternativa k vlastnímu autu*. Získáno 12. prosince 2019, dostupné z <https://www.ajo.cz/>

Autonapul.cz (2018). *První český carsharing | Autonapul*. Získáno 13. prosince 2019, dostupné z <https://www.autonapul.cz/>

Botsman, R. (2012). *The currency of the new economy is trust*. Získáno 22. října 2019, dostupné z [https://www.ted.com/talks/rachel\\_botsman\\_the\\_currency\\_of\\_the\\_new\\_economy\\_is\\_tr](https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_currency_of_the_new_economy_is_tr)

CAR4WAY (2019). *CAR4WAY – chytrá cesta k cíli*. Získáno 13. prosince 2019, dostupné z <https://www.car4way.cz/>

Čapka, K. (2018). *Uber již „má“ v ČR svá sdílená kola, provozuje Velonet*. Získáno 20. listopadu 2019, dostupné z <https://dotekomanie.cz/2018/06/uber-prichazi-se-sdilenymi-koly-expanduje-do-evropy-cesko-vsak-na-seznamu-zatim-neni/>

Česko v datech (2019). *Budoucnost ve sdílení*. Získáno 20. listopadu 2019, dostupné z <https://www.ceskovdatech.cz/clanek/92-budoucnost-ve-sdileni-velky-prehled-toho-co-uz-v-cesku-sdilime/>

ČTK (2019). *Elektrokoloběžky nevadí jen v Praze: V Paříži jim chystají speciální parkovací místa*. Získáno 1. března 2020, dostupné z <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/elektrokolobezky-v-nesnazich-v-parizi-pro-ne-chystaji-specia/r~06d383e4759911e98aa4ac1f6b220ee8/>

ČTK., iDNES.cz (2020). *Alternativní taxislužby úplně zakázány nejsou, řidiči s licenci mohou jezdit dál*. Získáno 24. března 2020, dostupné z <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/ridici-uberu-a-boltu-mohou-rozvazet-dal-pokud-maji-licenci/r~011af7ce678e11ea842f0cc47ab5f122/>

Deloitte (2017). *Sdílená ekonomika – Bohatství bez vlastnictví*. Získáno 25. listopadu 2019, dostupné z <https://edu.deloitte.cz/cs/Content/DownloadPublication/sdilena-ekonomika-2017>

Demary, V. (2014). *Competition in the Sharing Economy*, Köln: Institut der deutschen Wirtschaft

DriveNow GmbH & Co (2019). *DriveNow Car Sharing in Europe*. Získáno 13. prosince 2019, dostupné z <https://www.drive-now.com/en>

ETAbroad.com (2018). *How Airbnb works, tips and tricks and its benefits and disadvantages*. Získáno 20.listopadu 2019, dostupné z <https://etabroad.com/en/what-is-airbnb-and-how-airbnb-works/>

FlexiOffice.cz (2019). *Jaké jsou výhody a nástrahy sdílené ekonomiky?*. Získáno 20.října 2019, dostupné z <https://www.flexiooffice.cz/vyhody-a-nevyhody-sdilene-ekonomiky>

Gansky, L. (2010). *The Mesh: Why the Future of business is sharing*. Získáno 23.října 2019, dostupné z <https://informationdj.files.wordpress.com/2012/01/future-of-business-is-lisa-gansky.pdf>

Holzman, O. (2018). *Škoda Auto spustila nový studentský carsharing Uniqway, který vyvinuli sami studenti*. Získáno 28.března 2020, dostupné z <https://www.czechcrunch.cz/2018/10/skoda-auto-spustila-novy-studentsky-carsharing-uniqway-ktery-vyvinuli-sami-studenti/>

HOMEPORT (2016). *Úvod | HOMEPORT Bikesharing*. Získáno 27. listopadu 2019, dostupné z <https://www.homeport.cz/index-cz.html>

Hoppygo s.r.o. (n.d.). *HoppyGo.com - půjčte si auto přímo od majitele od 390 Kč / den*. Získáno 12. prosince 2019, dostupné z <https://www.hoppygo.com/cs>

HouseSit Match (2018). *Housesitters and Petsitters help homeowners around the world*. Získáno 20.listopadu 2019, dostupné z <https://www.housesitmatch.com/about-housesitters-petsitters-network/>

Chvátal, D. (2020). *Airbnb odpustí stornopoplatky, ale ne všem*. Získáno 24.března 2020, dostupné z <https://www.mesec.cz/clanky/airbnb-odpusti-stornopoplatky-ale-az-ne-provsechny/>

Investičníweb.cz (2019). *Italská síť sdílení aut Anytime začne působit v Praze*. Získáno 20.listopadu 2019, dostupné z <https://www.investicniweb.cz/news-italska-sit-sdileni-aut-anytime-zacne-pusobit-v-praze/>

Janiš, P. (2020). *Paříž, Berlín, Praha: Problém s Airbnb*. Získáno 29. února 2020, dostupné z <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/pariz-berlin-praha-problem-s-airbnb-40310632>



- Kopecký, P., Bereň, M. (2020). *Dopady koronaviru na sdílenou ekonomiku. Elektrokoloběžky v Praze dojezdily*. Získáno 24.března 2020, dostupné z <https://www.denik.cz/regiony/dopady-koronavirus-sdilena-ekonomika-elektrokolobezky-praha-konec-airbnb.html>
- Krčálová, G. (2018). *Za války i během krize. Sdílená ekonomika jako způsob spoření a příjmy* | ZonkyTimes.cz – finance, investice, rozhovory. Získáno 19.října 2019, dostupné z <https://www.zonky.cz/zonkytimes/za-valky-i-behem-krize-sdilena-ekonomika-jako-zpusob-sporeni-a-privydelku/>
- Kulhavý, J. (2018). *Sdílená ekonomika v prostředí malých obnovitelných zdrojů*. (Diplomová práce). Praha. Získáno 20.října 2019, dostupné z [https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/76292/F3-DP-2018-Kulhavy-Jan-DP\\_Kulhavy\\_Jan\\_2018.pdf?sequence=-1&isAllowed=y](https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/76292/F3-DP-2018-Kulhavy-Jan-DP_Kulhavy_Jan_2018.pdf?sequence=-1&isAllowed=y)
- Ministerstvo financí ČR (2018). *Sdílená ekonomika: přehled opatření*. Získáno 2. března 2020, dostupné z <https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/aktuality/2018/sdilena-ekonomika-prehled-opatreni-31496>
- Prokšová, L. (2019). Svezte se koloběžkou v centru Plzně. *Klatovský deník*, p. 3.
- Ondrčka, R. (2018). *Sdílení aut v České republice*. (Diplomová práce). Praha. Získáno 27.března 2020, dostupné z [https://vskp.vse.cz/72825\\_sdileni\\_aut\\_vceske\\_republice](https://vskp.vse.cz/72825_sdileni_aut_vceske_republice)
- Paroubek, J. (2019). *V Praze začíná od začátku dubna fungovat nový bikesharing. Jmenuje se freebike*. Získáno 21.listopadu 2019, dostupné z <https://fdrive.cz/clanky/v-praze-se-od-zacatku-dubna-spousti-novy-bikesharing-jmenuje-se-freebike-3556>
- PFP s.r.o. (2017). *Jaké výhody přináší sdílení automobilu neboli carsharing?*. Získáno 26. března 2020, dostupné z <https://www.srovnator.cz/clanky/sdileni-automobilu/>
- Pichrt, J., Boháč, R., Morávek, J. (eds.) (2017). *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer
- Portál o bydlení. (2019). *Regulace Airbnb – zkušenosti a možnosti*. Získáno 20.října 2019, dostupné z <http://www.portalobydleni.cz/zpravy/1373-regulace-airbnb-zkusenosti-a-moznosti/>
- Prahou na kole (2019). *Elektrokola Freebike od pondělí v ulicích Prahy*. Získáno 28.listopadu 2019, dostupné z <https://prahounakole.cz/2019/03/elektrokola-freebike-spousti-sezonu-brzy-provozovatelu-elektrokol-bude-letos-vic/>

- Puschmann T., Alt R. (2016, January). Sharing Economy. *Business & Information Systems Engineering*, 58 (1), 93-99. doi: 10.1007/s1259901504202
- Rekola (2019). *Rekola - Sdílená kola pro rychlé přesuny po městě*. Získáno 12. prosince 2019, dostupné z <https://www.rekola.cz/>
- Romanovskaya, O. (2019). *Top 8 Carsharing Mobile Apps | Mobindustry*. Získáno 13. prosince 2019, dostupné z <https://www.mobindustry.net/top-8-carsharing-mobile-apps/>
- Social Bicycles Inc. (d/b/a JUMP Bikes) (2018). *Velonet Praha*. Získáno 27. listopadu 2019, dostupné z <https://praha.velonet.cz/>
- Sunebono s.r.o. (2019). *Carsharing*. Získáno 20. října 2019, dostupné z [http://www.sunebono.cz/cs\\_zivotni\\_prostredi](http://www.sunebono.cz/cs_zivotni_prostredi)
- Valentová, M. (2018). *Sdílená ekonomika z legislativního pohledu*. Získáno 18. října 2019, dostupné z <https://portal.pohoda.cz/zakon-a-pravo/legislativa-pro-podnikatele/sdilená-ekonomika-z-legislativního-pohledu/>
- Veber, J. & Krajčák, V. & Hruška, L. & kol. (2016). *Sdílená ekonomika*. Praha: VŠPP
- Vöfl, Z. (2018). *Regulace sdílené ekonomiky*. Získáno 15. ledna 2020, dostupné z [https://americkykongres.cz/wp-content/uploads/VF\\_Regulace-sd%C3%ADlen%C3%A9-ekonomiky-1.pdf](https://americkykongres.cz/wp-content/uploads/VF_Regulace-sd%C3%ADlen%C3%A9-ekonomiky-1.pdf)
- Wolf, K. (2020). *Praha 1 chce kvůli koronaviru zakázat krátkodobé ubytování*. Získáno 23. března 2020, dostupné z <https://www.lupa.cz/aktuality/praha-1-chce-kvuli-koronaviru-zakazat-kratkodobe-ubytovani/>
- Zipcar (2019). *Zipcar Overview | Zipcar Press Center*. Získáno 12. prosince 2019, dostupné z <https://www.zipcar.com/press/overview>

### III. Seznam obrázků, grafů a tabulek

Obrázek 1: Princip sdílené ekonomiky .....	5
Obrázek 2: Rekola .....	27
Obrázek 3: Scoobike koloběžka .....	27
Obrázek 4: Velonet .....	28
Obrázek 5: Elektrokola Freebike .....	29
Obrázek 6: Anytime.....	36
Obrázek 7: Zipcar .....	36
Obrázek 8: DriveNow .....	37
Obrázek 9: CAR4WAY .....	38
Obrázek 10: AJO .....	39
Obrázek 11: Logo Uniqway.....	40
Graf 1: Vytíženost Airbnb .....	10
Graf 2: Nabízené nemovitosti Airbnb v Praze.....	24
Graf 3: Počet výpůjček Rekol.....	26
Graf 4: Věkové složení uživatelů.....	48
Graf 5: Složení uživatelů dle pohlaví .....	49
Graf 6: Frekvence výpůjček vozů Uniqway .....	49
Graf 7: Doby rezervací .....	50
Graf 8: Četnosti rezervací.....	50
Graf 9: Predikce tržeb do roku 2023.....	55
Tabulka 1: Výhody a nevýhody.....	15
Tabulka 2: Reakce evropských států na podnikání společnosti Uber.....	21
Tabulka 3: Důležité milníky v historii Uniqway .....	41
Tabulka 4: Ceník nabízených vozidel.....	42
Tabulka 5: Nabídka vozidel Uniqway .....	44
Tabulka 6: Předpokládané roční tržby Uniqway .....	53
Tabulka 7: Potřebné údaje k vozidlům .....	53
Tabulka 8: Předpokládané roční přímé náklady Uniqway.....	54
Tabulka 9: Výpočet nákladů za 23 aut ve flotile .....	54
Tabulka 10: Závěrečné shrnutí hypotéz.....	56

# IV. Přílohy

Příloha č.1 – Mapa vozidel s parkovacími zónami

