

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

Zájem o ridesharing v České a Portugalské republice

Jana Novotná

© 2023 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jana Novotná

Podnikání a administrativa

Název práce

Zájem o ridesharing v České a Portugalské republice

Název anglicky

The interest in ridesharing in the Czech and Portuguese Republic

Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit, jak rozdílně studenti Česka a Portugalska vnímají a využívají ridesharing v rámci sdílené ekonomiky. Prvním dílčím cílem této práce je porovnání finančních možností studentů obou zemí pro využívání těchto služeb. Druhým dílčím cílem je zaměření se na problematiku týkající se bezpečnosti při využívání ridesharingu.

Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena do dvou částí – teoretické a praktické.

Teoretická část bude zpracována pomocí metodiky deskripce. Na základě shromažďování informací a studia odborných článků zaměřených na pojem sdílená ekonomika a také rozdíly mezi ridesharingem, carsharingem, a bikesharingem.

V praktické části budou v rámci ridesharingu charakterizovány společnosti Bolt a Uber. Bude provedeno dotazníkové šetření a následně komparace využívání ridesharingu v obou zemích. Dotazování budou studenti z Česka a Portugalska.

Osnova:

1. Studium literatury
2. Charakteristika provozovatelů ridesharingu
3. Kompletace dotazníku
4. Sběr dat
5. Diskuse výsledků

Doporučený rozsah práce

30 – 50 stran

Klíčová slova

Sdílená ekonomika, ridesharing, Bolt, Uber, sdílení, doprava

Doporučené zdroje informací

BRČÁK, J. – SEKERKA, B. – SVOBODA, R. *Mikroekonomie : teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-453-4.

HANDKE, Volker a Helga JONUSCHAT. *Flexible ridesharing: new opportunities and service concepts for sustainable mobility*. New York: Springer, Fraport, [2013]. ISBN 3642113443.

KRUPA, Matěj. *Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace*. Praha: Leges, 2019. Praktik (Leges). ISBN 978-80-7502-352-0.

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

SUNDARARAJAN, Arun. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2017. ISBN 978-0262533522.

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Vlastislav Tůma

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 1. 2. 2023

prof. Ing. Lukáš Čechura, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 2. 2023

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 03. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Zájem o ridesharing v České a Portugalské republice" jsem vypracoval(a) samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14. března 2023

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Vlastislavovi Tůmovi za cenné rady, vstřícný přístup a pomoc při vypracování této bakalářské práce.

Zájem o ridesharing v České a Portugalské republice

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá sdílenou ekonomikou a zaměřuje se na oblast sdílené přepravy, konkrétně ridesharingu. Jejím cílem je porovnání vnímání a využívání ridesharingu mezi studenty studujícími v České republice a Portugalsku.

V teoretické části práce jsou vysvětleny pojmy, týkající se sdílené ekonomiky a sdílené přepravy. V praktické části práce je porovnáno vnímání ridesharingu a využívání jeho služeb studenty studujícími ve dvou odlišných zemích. Dále se také práce zaměřuje na bezpečnost při ridesharingu a rozdílné finanční možnosti pro využívání jeho služeb.

Data pro zpracování praktické části byla shromážděna na základě dvou dotazníkových šetření. První bylo určeno pro studenty studující v České republice a druhé pro studenty studující v Portugalsku.

V poslední části práce jsou všechny výsledky porovnávání vyhodnoceny.

Klíčová slova: sdílení, sdílená ekonomika, sdílená přeprava, doprava, studenti, Česká republika, Portugalsko, bezpečnost, Bolt, Uber

The interest in ridesharing in the Czech and Portuguese Republic

Abstract

The bachelor thesis deals with shared economy as a whole with focus on shared transport, particularly ridesharing. The aim of this thesis is a comparison of ridesharing perception and usage between Czech and Portuguese students.

The terms related to shared economy and shared transport are described in the theoretical part. The analytical part then contains a comparison of the perception of ridesharing between the two analysed countries. Thesis also focuses on the issue of safety while using ridesharing and it evaluates the financial possibilities of asked students in the two compared countries.

The analytical part itself was evaluated based on two questionnaires, each of them being for one particular country. The gathered data is then analysed and finally evaluated at the end of the analytical part.

Keywords: sharing, shared economy, shared transport, transport, students, Czech Republic, Portugal, security, Bolt, Uber

Obsah

1 Úvod	12
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce.....	13
2.2 Metodika.....	13
3 Teoretická východiska	15
3.1 Spoluspotřebitelství	15
3.2 Sdílená ekonomika.....	16
3.2.1 Rozvoj sdílené ekonomiky	17
3.2.2 Alternativní pojmenování sdílené ekonomiky	17
3.2.3 Segmenty sdílené ekonomiky.....	18
3.2.4 Digitální platformy poskytující sdílenou ekonomiku.....	20
3.2.5 Subjekty sdílené ekonomiky	20
3.2.6 Problémy sdílené ekonomiky	21
3.2.7 Regulace sdílené ekonomiky.....	22
3.3 Sdílená přeprava	23
3.3.1 Rozlišení pojmů sdílené přepravy	23
3.3.2 Ridesharing.....	24
3.3.3 Subjekty ridesharingu.....	25
3.3.4 Platba za ridesharing a ceník služeb.....	25
3.3.5 Postup při objednávce přes aplikace Bolt a Uber.....	26
3.3.6 Bezpečnost při ridesharingu	28
4 Vlastní práce	32
4.1 Charakteristika společnosti Bolt	32
4.1.1 Založení a rozšíření společnosti	32
4.1.2 Bolt v České republice	33
4.2 Charakteristika společnosti Uber.....	33
4.2.1 Založení a rozšíření společnosti	34
4.2.2 Uber v České republice	34
4.3 Dotazníkové šetření	36
4.3.1 Představení respondentů.....	36
4.3.2 Finanční zabezpečení respondentů.....	37
4.3.3 Vnímání ridesharingu	39
4.3.4 Využívání ridesharingu	43
4.3.5 Bezpečnost.....	48
4.3.6 Ridesharing z finančního hlediska	50

5	Výsledky a diskuse	53
5.1	Vnímání ridesharingu.....	53
5.2	Využívání ridesharingu.....	53
6	Závěr	55
7	Seznam použitých zdrojů	56

Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk	61
7.1 Seznam obrázků.....	61
7.2 Seznam tabulek.....	61
Přílohy	62

1 Úvod

Sdílení v ekonomice je koncept, který byl ve společnosti využíván ještě před samotnou výměnou zboží za jiné zboží, nebo za peníze, či jejich alternativy. Tento model má mimo jiné za cíl ulehčit lidem práci a ušetřit jim čas a peníze v podobě levnějších a dostupnějších statků a služeb. Poskytovatelům zase přináší možnost přivýdělku ze svých nevyužitých aktiv nebo dovedností. Díky těmto možnostem přivýdělku se sdílená ekonomika značně rozšířila v ubytovacích službách a dopravě.

Sdílená přeprava je v dnešní době velmi využívaným prvkem v rámci silniční dopravy. Přestože lidé sdílení znají od pradávna, se sdílenou ekonomikou, eventuálně se sdílenou přepravou, se setkávají až v průběhu posledního desetiletí. Lidé se mohou setkat s několika formami sdílené přepravy, jako jsou ridesharing, carsharing, anebo bikesharing.

Subjektem carsharingu i ridesharingu je automobil, rozdíl je ovšem ve způsobu vykonání jízdy. Zatímco v carsharingu může být uživatel pasažérem i řidičem, v ridesharingu může být uživatel pouze pasažérem sdíleného automobilu. Velmi významnými poskytovateli ridesharingu jsou společnosti Bolt a Uber. Zákaznické preference vůči těmto společnostem jsou jedním z předmětů zkoumání analytické části.

Velmi významnou roli hrají ve sdílené přepravě moderní technologie, které se stále zdokonalují a také dopomáhají k jejímu rozšiřování. Díky těmto technologiím jsou uživatelům ridesharingu dostupné detailní informace nejen o objednaném vozidle, ale také i o řidiči, jenž zmíněným vozidlem přijede. Moderní technologie tímto usnadňují potencionálním zákazníkům přístup k ridesharingu, a také přispívají k jejich bezpečí.

Sdílená ekonomika ale nemá zcela jasné definování, a tak je díky ní velmi často obcházen stávající právní řád České republiky. Obcházení regulací se tak nevyhlo ani sdílené přepravě. Od původního významu slova ridesharing se upustilo a nyní je ho spíše využíváno v lobbingu.

Podnětem ke zpracování tématu týkajícího se ridesharingu byl pobyt autorky v Portugalsku na studijním pobytu v rámci programu Erasmus+, kde se každý den potýkala s dopravními problémy. Z každodenních zkušeností, jak řešit způsob dopravy v místě pobytu a nutnost jeho řešení ridesharingem, poté vznikl záměr této práce. Dále byly položeny otázky, zda je tento způsob dopravy rozšířený v Portugalsku mezi studenty více oproti studentům v České republice.

Cíl práce a metodika

1.1 Cíl práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit, jak rozdílně studenti studující v České republice a Portugalsku vnímají a využívají ridesharing.

Prvním dílčím cílem této práce je porovnání finančních možností studentů obou zemí pro využívání těchto služeb a druhým dílčím cílem je zaměření se na problematiku týkající se bezpečnosti při využívání ridesharingu.

1.2 Metodika

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí – teoretické a praktické. Teoretická část práce je zpracována za pomoci studia odborné tištěné české i zahraniční literatury, internetových zdrojů a odborných studií zabývajících se touto problematikou, zejména pro definování sdílené ekonomiky, sdílené přepravy, bezpečnosti při ridesharingu a dalších pojmů v rámci sdílené ekonomiky.

V praktické části byly nejprve charakterizovány vybrané společnosti poskytující sdílenou přepravu – Bolt a Uber. Poté práce vycházela z předem vytyčených cílů, které jsou popsány v předchozí kapitole. K jejich analyzování byla využita dvě dotazníková šetření přes webové stránky Survio.

Dotazníkové šetření spadá do kvantitativního výzkumu, které je typické pro nomotetický přístup tzv. zkoumání jevů, jenž se řídí objektivními zákonitostmi a v přírodě i společnosti se opakují. Snaží se tedy „*vysvětlit sociální realitu a lidské chování prostřednictvím obecně platných zákonitostí.*“ Proto byly sestaveny dva dotazníky, první v českém jazyce pro studenty studující v České republice a totožný dotazník i v anglickém jazyce pro studenty studující v Portugalsku. Oba dotazníky byly sestaveny ze 38 otázek, jak z otázek otevřených, tak i uzavřených – dichotomických, trichotomických a polytomických. (Olecká, Ivanová, 2010) Otázky byly rozděleny podle předem vytyčeného hlavního cíle a dílčích cílů do 5 částí:

1. část otázek zkoumala, jak respondenti vnímají sdílenou ekonomiku a ridesharing
2. část zjišťovala, jak respondenti ridesharing využívají
3. část se věnovala otázce bezpečnosti při využívání ridesharingu a zkušenostem samotných respondentů

4. část se zabývala výdaji respondentů na využívání ridesharingových služeb a na jejich vnímání z ekonomického hlediska
5. poslední část se věnovala osobním a demografickým otázkám

Oba dotazníky byly vyhodnocovány současně a dále byla provedena jejich komparace, přičemž nejprve byly vyhodnoceny demografické údaje respondentů a jejich finanční zabezpečení. Následně probíhalo porovnávání podle zaměření skupin otázek.

2 Teoretická východiska

2.1 Spoluspotřebitelství

Sdílení lidé poznali dávno před obchodem samotným, ke kterému dospěli po postupném rozvoji společnosti. Tento rozvoj prošel určitou transformací, kdy na úplném začátku bylo samotné sdílení, které později nahradila směna zboží za zboží a později směna za peníze. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017)

V roce 1978 autoři Marcus Felson a Joe L. Spaeth poprvé definovali sdílenou ekonomiku tak, jak ji známe dnes zavedením termínu „Collaborative Consumption“, doslovným překladem společná potřeba – spoluspotřebitelství. (Felson, Spaeth, 1978)

Ve svém původním chápání byla sdílená ekonomika označována jako spoluspotřebitelství coby spontánní netržní aktivita, tedy v podstatě horizontální občanskoprávní vztah (opak hierarchie) mezi dvěma nebo více nepodnikajícími fyzickými osobami – spotřebiteli. Na druhé straně je podnikání, které je svou povahou tržní aktivita. Oba tyto trendy se však v průběhu času začaly rychle prolínat. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017)

V dnešní době je spoluspotřebitelství neboli sdílení různorodá činnost. Pokud několik fyzických osob založí jedno nebo více sdružení pro uspokojení potřeb svých členů, může jít o formu institucionalizovaného spoluspotřebitelství. Na druhé straně je neinstitutionalizovaná forma spoluspotřebitelství, kdy člověk disponuje majetkem, bez kterého se prozatímne či krátkodobě obejde (není tedy plně využita jeho kapacita) nebo který sám nemůže plně využít (jeho majetek je tak v přebytku). Svůj majetek tedy obvykle za úplatu prozatímne nechává ostatním k užívání, nikoli k vydělání peněz, ale k pokrytí nákladů. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017) Základní myšlenkou spoluspotřebitelství je tedy motivace využívat nevyužitá a nevyužívaná aktiva, dovednosti a bourat překážky pro vstup na trh. (Ayata, Önay, 2021)

Pro spoluspotřebitelství se v nynější době lidé rozhodují i ze dvou dalších důvodů. Prvním je značná výhodnost. Sdílené statky a služby mohou být totiž o mnoho levnější než jejich „klasické“ užívání. Druhým důvodem může být i určité „dobrodružství“, kdy chce uživatel vyzkoušet něco nového, neotřelého a mít zkušenost s jiným způsobem provedení dané služby např. dopravou nebo ubytováním. (Veber a kol., 2016)

Pojem spoluspotřebitelství můžeme definovat i jako sdílení nebo jako půjčka, pronájem či výměna služeb nebo majetku mezi lidmi. Tento princip může být za úplatu nebo

i zcela zdarma. (Hande, Jonuschat, 2013) V Rámci sdílené ekonomiky většina objednávek probíhá přes internet a v mobilních aplikacích, tím pádem i většina plateb probíhá přes online platební terminál. Těmto platbám se říká online transakce.

2.2 Sdílená ekonomika

Sdílená ekonomika je oblast ekonomiky, ve které dochází ke střetu nabídky a poptávky, tedy účastníků trhu s jejich potřebami. Rychle se rozvíjí po celém světě, což přináší řadu výhod i nevýhod. Mezi výhody můžeme zařadit výskyt nových služeb, flexibilní zaměstnání a tím pádem i vzrůstající příjmy. Hlavní nevýhodou je skutečnost, že se nejedná o tradiční ekonomický model, a tak tradiční právní formování je nedostatečné a neadekvátní. (Ayata, Önay, 2021)

Nedílnou součástí sdílené ekonomiky je pojem matchmaking, který můžeme definovat jako zprostředkovatelskou operaci soukromé osoby. Ta spojuje dvě strany, jež si mohou vzájemně vyhovět. (Ayata, Önay, 2021) K tomuto střetu dopomáhají technologické společnosti, které vytvářejí vhodné prostředí. Tento ekonomický model, který *„prostřednictvím technologických platforem propojuje dodavatele ochotné pronajímat svá aktiva se spotřebiteli, kteří mají zájem o dočasné použití těchto aktiv“* se začal používat v roce 2008, kdy se začaly objevovat první společnosti, které započaly cestu k usnadnění určitých forem sdílení statků spolu s používáním digitálních platforem. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017)

Pokud se hovoří o sdílené ekonomice, mezi obecné předpoklady pro naplnění skutečnosti patří výlučně:

- Existence určitého statku
- Ochota vlastníka poskytnout tento statek jinému uživateli (obvykle nedochází ze strany vlastníka k plnému využívání statku během jeho doby životnosti)
- Existence subjektu se zájmem o tento statek (bezplatně či za úplatu)

(Krupa 2019)

Podle Aruna Sundararajana můžeme sdílenou ekonomiku popsat jako ekonomický systém založený na 5 vlastnostech:

- Trh – Sdílená ekonomika vytváří nové trhy umožňující výměnu zboží a vytváření nových služeb, což vede k možné vyšší ekonomické aktivitě.
- Kapitál – Vzniká více možností a příležitostí pro využívání statků založených např. na dovednostech nebo času.

- Decentralizace – Vyrůstá množství kapitálu a práce, které nepochází z podnikových nebo státních seskupení ani od centralizovaných třetích stran, ale od decentralizovaných davů jednotlivců.
- Bourání osobních a profesionálních hranic – Peer to peer aktivity (P2P) jako svezení automobilem nebo půjčení peněz byli dříve brány za „osobní“, nyní se však tyto aktivity dostávají na profesionální úroveň.
- Bourání hranic mezi plně zaměstnanou a příležitostnou prací, dále také mezi nezávislým a závislým zaměstnáním a mezi prací a volným časem – Stále častěji dochází k nahrazování tradičních zaměstnání na plný úvazek prací smluvní.

(Sundararajan, 2016)

2.2.1 Rozvoj sdílené ekonomiky

Ve 21. století došlo k poměrně zásadnímu kvantitativnímu i kvalitativnímu rozvoji sdílené ekonomiky. Mnohem více lidí totiž začalo preferovat právě sdílenou ekonomiku před tradičními modely distribuce a využívání statků. Přístup sdílené ekonomiky je pokládán za svobodnější, volnější, levnější a dostupnější. (Krupa 2019)

Sdílená ekonomika se stává dostupnější díky stále se rozšiřujícím digitálním platformám. V dnešní době digitalizace se rychle rozvíjí, rozšiřuje se do podvědomí lidí a tím pádem vzrůstá i zájem o ni (Hospodářská komora České republiky, 2018) A díky promyšleným digitálním platformám vzrůstá důvěra v samotné sdílení a omezuje se faktor nedostatečné důvěry, který dříve bránil v rozšíření sdílené ekonomiky. Komunitě uživatelů na konkrétní digitální platformě je totiž umožněno sdílet mezi sebou své poznatky a zkušenosti přes promyšlený recenzní systém. Těmto poznatkům a zkušenostem se říká recenze. Ty vidí případní uživatelé, kteří se rozhodnou, zda službu využít, využít ji u někoho jiného či nikoli. Recenze mohou udělovat pouze ověření uživatelé, kteří si daný statek nebo službu objednali. (Marek a kol., 2017)

2.2.2 Alternativní pojmenování sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika je doslovný překlad pro „sharing economy“ a z mnoha pohledů je to nejpoužívanějším a nejvyskytovanějším pojmem. Z pohledu evropských struktur, o kterých píše JUDr. Ing. Josef Staša, CSc. je však preferován pojem „collaborative economy“. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017) Při studiu cizojazyčné literatury lze konkrétně v anglickém

jazyce narazit na tyto pojmy: peer-to-peer economy, on-demand economy, collaborative economy, platform economy, access economy a pooling economy.

V češtině se lze setkat také s pojmy jako jsou: ekonomika sdílení, ekonomika platform, ekonomika cirkulační a přístupová ekonomika. V obou jazycích se ale objevují i neobvyklé termíny pro označení tohoto segmentu ekonomiky, jako například ekonomika hejna much nebo gig economy.

Pro sdílenou ekonomiku neboli sharing economy se vyskytuje mnoho alternativních označení, všechny ale nesou jeden společný znak, kterým je aktivace nevyužívaných zdrojů za pomoci snížení peněžních nákladů (Chovanculiak, 2020)

2.2.3 Segmenty sdílené ekonomiky

Odvětví sdílené ekonomiky se začala objevovat v posledních 10 letech, ale za tu dobu došlo k obrovskému rozšíření a pestrosti nabízených služeb. Rozšíření segmentů, ve kterých se sdílená ekonomika pohybuje ovlivňuje i postavení různých subjektů v ní působících. Segmenty můžeme rozdělit na 18 oblastí, které lze vidět v tabulce č. 1.

Tabulka 1 Segmenty sdílené ekonomiky

Cestování <ul style="list-style-type: none"> ○ Ubytování ○ Prohlídky ○ Průvodcovství 	Jídlo <ul style="list-style-type: none"> ○ Dodávky ○ Obsluha 	Zařízení <ul style="list-style-type: none"> ○ Stroje ○ Náradí
Služby <ul style="list-style-type: none"> ○ Kurýři ○ Pochůzky ○ Úklid ○ Opravy 	Zemědělství <ul style="list-style-type: none"> ○ Výměna, prodej přebyteků ○ Sdílení zahrádky 	Domácí mazlíčci <ul style="list-style-type: none"> ○ Hlídaní ○ Hotel ○ Služby (stříhání, mytí)
Doprava <ul style="list-style-type: none"> ○ Auta ○ Jízdní kola ○ Koloběžky ○ Sdílení jízd 	Domácí mazlíčci <ul style="list-style-type: none"> ○ Hlídaní ○ Hotel ○ Služby (stříhání, mytí) 	Volný čas <ul style="list-style-type: none"> ○ Kempování ○ Zimní a zimní sporty
Vzdělání	Domov	Zábava

<ul style="list-style-type: none"> ○ Jazyková příprava ○ Učebnice ○ Konzultace 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Umělecké předměty ○ Nábytek ○ Nářadí ○ Freecycling 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Knihy ○ Hry ○ Filmy ○ Hudba
<p>Peníze</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Půjčky ○ Pojištění ○ Investování ○ Virtuální měna 	<p>Zařízení</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Stroje ○ Nářadí ○ Sportovní vybavení 	<p>Elektronika</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Spotřebiče ○ Fotoaparáty ○ Počítače ○ Stereotechnika
<p>Móda</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Oblečení ○ Doplnky ○ Make-up 	<p>Luxusní zboží</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Oblečení ○ Sporty ○ Svatby 	<p>Děti</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hlídaní dětí ○ Oblečení ○ Hračky

Zdroj: Vlastní zpracování (Veber a kol., 2016)

Se sdílenou ekonomikou se lze v současnosti setkat téměř ve všech oblastech našeho života od hlídání dětí a mazlíčků, přes poradenství nebo kempování po parkoviště a svatby. Většinou se sdílí nevyužitý majetek, volný čas nebo nějaké speciální dovednosti. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017)

Sdílení je velmi oblíbené a nejvyužívanější v oblasti ubytovacích služeb nebo krátkodobých pronájmů, dopravě a jídla. Velmi rozšířenými a populárními digitálními platformami poskytující ubytování je Airbnb a např. české Mojechaty či Flatio, na bezplatné bázi je to Couchsurfing nebo HouseMatch. (Marek a kol., 2017)

Sdílená ekonomika však zaznamenala pokrok i v poměrně silně regulovaných oblastech, jako jsou finance nebo pojišťovnictví. Příkladem oblasti financí je Crowdfunding, kdy se na úvěr jednomu dlužníkovi skládá více investorů. Investoři zpravidla půjčují více subjektům menší obnosy peněz. Firmy zprostředkovávající tyto služby jsou např. Kickstarter, Indiegogo nebo GoFundMe, mezi nejznámější české patří Zonky, Nakopni.me či Startovač. (Marek a kol., 2017)

Sdílet lze i různé předměty, nejčastěji oblečení, stroje a nářadí, sportovní vybavení, učebnice, koloběžky a lidskou práci. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017) Stroje a nářadí si mohou uživatelé sdílet na platformách Peerby a Sharygo, služby a nájmy práce zase na platformách Freelancer, TaskRabbit a na tuzemských LidksáSíla, Hlídačky.cz, Robeeto či

EasyTask. Sdílení je také často využíváno v rámci zábavy konkrétně pro streaming hudby lze využít Spotify, Apple Music, Google Music a Amazon Music. Pro streaming filmů či videí lze využít Netflix, YouTube a mnoho dalších. (Marek a kol., 2017)

2.2.4 Digitální platformy poskytující sdílenou ekonomiku

Aby mohla být sdílená ekonomika efektivní tak, jak je dnes známa, musely se vytvořit digitální platformy, ve kterých se střetává nabídka s poptávkou od vzájemně neznámých subjektů. Podstatou digitálních platforem je P2P vztah, což je řetězec, ve kterém jsou propojeny osoby poptávající s nabízejícími. V tomto online prostoru došlo k zintenzivnění těchto vztahů, a tím i k rozšíření sdílené ekonomiky jako nové formy poskytování služeb, protože peněžní operace provedené přes digitální platformu nezahrnují změnu vlastnictví, nýbrž pouze poskytnutí určité služby. (Úřad vlády ČR, 2017)

Digitální platformy je možné rozdělit na dvě hlavní skupiny – kapitálové a pracovní. Kapitálové platformy se vyznačují tím, že se na nich sdílí určitý statek. Pracovní platformy zase tím, že se na nich sdílí přebytečný čas, který je nabízen nad rámec své pracovní doby. (Úřad vlády ČR, 2017)

2.2.5 Subjekty sdílené ekonomiky

Ve sdílené ekonomice se objevují tři subjekty.

Prvním subjektem je zprostředkující subjekt, tzv. zprostředkovatel. Ten prostřednictvím digitální platformy propojuje uživatele s vlastníky statků nebo služeb a má za úkol mít nepřetržitě k dispozici uspokojující a dostačující nabídku sdílení např. domů, aut, peněz atd...) a k nabídce i jednoduchý a rychlý přístup. Po uzavření smlouvy mezi uživatelem a poskytovatelem musí tuto smlouvu zkontrolovat, zajistit mezi těmito dvěma aktéry kontakt, a navíc zajistit příslušné platby, aby se zamezilo nekalému jednání. (Úřad vlády ČR, 2017)

Druhým subjektem je uživatel. Uživatel využívá služeb poskytovaných poskytovatelem. Nejedná se o spotřebitele, protože definici spotřebitele stanovuje občanský zákoník v zákoně č. 89/2012 Sb., jako osobu, která nakupuje od podnikatele, takže tedy spojení uživatele a poskytovatele, kteří mezi sebou uzavřeli smlouvu pomocí digitální platformy v rámci sdílené ekonomiky nelze za toto spojení považovat. (Úřad vlády ČR, 2017)

Třetím subjektem je poskytovatel. Tím je osoba, která vlastní nebo disponuje majetkem, dovednostmi či časem a zároveň je i poskytuje uživatelům na digitálních platformách, aby snížil své náklady či generoval příjmy. Může jím být soukromá osoba poskytující své služby, ale i osoba poskytující službu na profesionální úrovni v rámci svého povolání. Poskytovatel ale není podnikatel, protože tím je podle občanského zákoníku § 420 odst. 1, považována osoba, která provozuje samostatnou výdělečnou činnost provozovanou samostatně na vlastní účet a odpovědnost za účelem dosažení zisku. (Úřad vlády ČR, 2017)

2.2.6 Problémy sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika je v současnosti velmi populární, ale zároveň problematické téma, související se zvýšeným počtem soudních sporů. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017) Tyto soudní spory navazují na problematiku sdílené ekonomiky, a to na nedostatečné vymezení tohoto pojmu v právních rádech nejen v České republice. *„Sdílená ekonomika je totiž v mnoha ohledech živelným fenoménem, který vznikl, roste a vyvíjí se navzdory současnému právnímu rádu a regulatornímu prostředí. Nejen Česká republika, ale i ostatní členské státy Evropské unie řeší to, jak se k tomuto novému konceptu z právního, ale i obecného hlediska postavit.“* (Úřad vlády ČR, 2017) Vymezení České republiky definuje sdílenou ekonomiku jako: *„poskytování a najímání si služeb, případně užívání statků prostřednictvím digitálních platforem, které redukuje transakční náklady a zvyšují užítelnost daných statků, mnohdy jinak určených pouze k osobnímu užití.“* (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017)

Nedostatečné vymezení tohoto pojmu je účelově zneužíváno při obcházení stávající právní regulace. J. Matocha a J. Svoboda poukazují na to, že dostupné definice sdílené ekonomiky jsou velmi vágní a extenzivní a hojně je tak využíváno i v lobbingu, především u společností poskytující ubytování a dopravu. Problémem je totiž účelová argumentace pojmem sdílené ekonomiky, protože některé společnosti jsou ve skutečnosti poskytovateli služeb v rámci sdílené ekonomiky, ale schovávají se za označení zprostředkovatel. (Krupa 2019) Společnosti se tak chtějí vyhnout regulatorním, kontrolním a daňovým předpisům. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017)

Otázkou tedy je, zda tento termín není pouze nesmyslným pojmem a nebyl vytvořen pouze k tomu, aby byl nyní používán za účelem marketingové komunikace. Marketingové komunikace v technologickém průmyslu, která se snaží v uživatelích vyvolat pocit, že se ve skutečnosti nejedná o oblast podnikání, ale ve srovnání s konkurencí o oblast průlomovou, i

přes to, že její přidaná hodnota je spíše ve zprostředkovatelském způsobu tohoto „podnikání“ neboli sdílení. Důležitou roli tu hraje také důvěra, kterou s sebou přináší recenze od jednotlivých uživatelů. (Hern, 2015)

Tyto recenze se udělují přímým poskytovatelům statků nebo služeb. Na jednu stranu, ano, poskytli službu a jsou ohodnoceni, ale na druhou stranu, tito lidé jsou využíváni společnostmi pro neplnohodnotnou práci tzv. prekarizaci a to vede k rozvoji prekérních forem práce. Tyto formy jsou označovány jako druh zaměstnání, který je nejistý, nechráněný a nedostatečně ohodnocený. V jejich důsledku může postupem času přijít tzv. pracující chudoba, která byla dříve typická pro méně vyspělé státy, nyní ji ale můžeme vidět i u nás, v členských státech evropské unie a také v nejvyspělejších státech světa. (Hern, 2015)

2.2.7 Regulace sdílené ekonomiky

I přes snahy společností vyhnout se právním předpisům v oblastech daní, veřejnoprávní regulace a zaměstnaneckých otázek to ovšem neznamená, že se společnosti nemusí podřizovat žádným zákonům. (Pichrt, Boháč, Morávek, 2017) Aktuálně platné zákony a vládní nařízení, kterými se společnosti v různých segmentech sdílené ekonomiky musí řídit jsou:

- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání
- Zákon č. 634/1992 S., o ochraně spotřebitele
- Zákon č. 586/1992 Sb. o dani z příjmu
- Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty
- Zákon č. 112/2016 Sb. o evidenci tržeb
- Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky
- Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon
- Nařízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností (Punchar, 2019)

Nově bude navíc platit pro provozovatele digitálních platforem umožňující prodej zboží či služeb (e-shopy, online tržiště, sharingové služby...) umístěných v EU i mimo ni nová směrnice Evropské unie DAC7. (Nedoma, Petrová, 2022) Oznamovací povinnost plynoucí z DAC7 se nebude vztahovat pouze na provozovatele digitálních platforem, ale i

na prodejce, kteří danou platformu využívají. Provozovatelé budou totiž informace o jejich obchodech a tržbách podávat správci daně. Cílem tohoto opatření je odhalit subjekty generující přes digitální platformy zisk a jeho následné zdanění. (Marek a kol., 2017)

Podle právníků Jakuba Nedomy a Sofie Petrové se bude oznamovací povinnost týkat 4 oblastí:

1. Poskytnutí (pronájem) nemovitého majetku, včetně obytného i komerčního, jakož i jakéhokoli jiného nemovitého majetku a parkovacích míst
2. Poskytnutí osobní služby (práce fyzické osoby založené na čase nebo úkolu, přičemž není podstatné, jestli je služba poskytována v on-line nebo fyzickém prostředí)
3. Poskytnutí dopravního prostředku (možnost využití dopravního prostředku bez řidiče, neboť poskytování dopravní služby řidičem je osobní službou)
4. Prodej zboží (hmotné věci a zvířata)

(Nedoma, Petrová, 2022)

Shromažďování těchto informací začne od 1. ledna 2023 a první hlášení se bude odevzdávat v lednu 2024. Oznámení, především identifikace prodejců, jejich příjmů a výdajů z využívání dané platformy, se bude odevzdávat za uplynulý kalendářní rok. V případě nedodržení této povinnosti hrozí sankce ve výši 1,5 milionu korun. (Marek a kol., 2017)

2.3 Sdílená přeprava

2.3.1 Rozlišení pojmů sdílené přepravy

Sdílenou přepravu je možno rozdělit na několik druhů – carsharing, ridehailing, ridesharing, personal vehicle sharing, bikesharing a scooter-sharing.

Carsharing je způsob přepravy, kde více lidí využívá stejné vozidlo. Uživatelé carsharingu využívají výhody, které jsou spojeny s nízkými náklady na provoz vozidla a nižší odpovědností za vozidlo. Automobil je totiž v trvalém vlastnictví společnosti poskytující carsharing, a ta se také stará o jeho údržbu. Z ekologického hlediska a hlediska stále se stupňující urbanizace přináší carsharing výhodu minimalizace celkového počtu potřebných automobilů, protože se odhaduje, že může nahradit 1-6 osobních vozidel. (Muchado 2018) Carsharing se dále rozlišuje na Round-trip carsharing, Free-floating carsharing a Peer-to-peer carsharing. (Auto na půl, 2018)

Round-trip carsharing se ještě dále rozděluje na station-based a zone-based. Společnost, která se zaměřuje na station-based round-trip carsharing vlastní flotilu automobilů. Uživatelé si mohou zarezervovat přesný typ automobilu dlouho dopředu, přesně vědí, kde bude stát a mají do něj přístup prostřednictvím mobilní aplikace nebo čipové karty díky zabudované technologii uvnitř vozu. Uživatelé ovšem musí vozidlo po absolvované jízdě vrátit na určené místo. Při využití zone-based round-trip carsharingu není uživatel omezen při vrácení na určené místo, protože vozidlo může vrátit v parkovacích zónách. Uživatel si může vozidlo vybrat v mobilní aplikaci, kde má pestrý výběr vozů – od městských, přes rodinná až po devítimístné dodávky. Tento typ carsharingu je historicky nejstarší, původně vznikl tak, že si lidé předávali klíčky z ruky do ruky. (Auto na půl, 2018)

Free-floating carsharing bývá mnohem větší a obvykle společnosti spravují stovky až tisíce aut. V tomto modelu carsharingu funguje celé město jako jedna zóna. Uživatel si tak může automobil vyzvednout kdekoliv a stejně tak ho i odstavit. Nevýhodou je ovšem znemožnění rezervace dopředu, takže si uživatel nemůže rezervovat ani konkrétní typ vozidla. Další nevýhodou je výrazně vyšší cena, která se přibližuje ceně za jízdu taxíkem, protože společnosti účtují ceny za minutu. (Auto na půl, 2018)

Personal vehicle sharing, zkráceně PVS neboli osobní sdílení vozidel je služba společností, které zprostředkovávají transakce mezi majiteli automobilů a uživateli, jenž si od nich chtějí automobil vypůjčit. (Shaheen a kol., 2020) Uživatelé mají na výběr z velké řady vozidel, ovšem minimální doba zapůjčení bývá jeden den. (Auto na půl, 2018) Bikesharing a scooter-sharing se řadí mezi nejrychleji rostoucí dopravní inovace. Fungují na podobném principu jako carsharing – sdílení jízdních kol nebo koloběžek s více lidmi, místo toho, aby je člověk používal sám. Stanice pro Bikesharing (scooter-sharing) bývají bezobslužné a koncentrované v městském prostředí. Uživatelé je tak mohou vrátit kamkoliv ve vyznačené zóně. (Shaheen a kol., 2020)

2.3.2 Ridesharing

Pojem ridesharing je synonymum pro spolujízdu. Tento pojem byl původně užíván pro proces, ve kterém cestující sdílí svou cestu a vozidlo s ostatními cestujícími. Pokud by tedy chtěl cestující cestovat tímto způsobem, znamenalo by to, se dopředu domluvit na spolujízdě s dalšími cestujícími (a řidičem), kteří plánují stejnou destinaci jako on nebo alespoň destinaci po jeho trase. Existuje ale ještě jeden podobný pojem ridehailing.

Ridehailing naopak původně znamenalo přivolání konkrétního řidiče na konkrétní adresu v konkrétním čase bez sdílení jízdy s ostatními cestujícími, obvykle za úplatu. (Herzog, 2022) Ridehailing se ve psané formě v současné době vyskytuje velmi zřídka, protože kvůli upuštění od jeho významu se pro oba způsoby využívá pojem ridesharing.

V této práci zaměřené na společnosti Bolt a Uber, jsou proto tyto společnosti charakterizovány pojmem ridesharing.

2.3.3 Subjekty ridesharingu

Stejně jako v dalších odvětvích sdílené ekonomiky má i ridesharing několik subjektů. Mezi tyto subjekty patří zprostředkovatel, uživatel a poskytovatel. (Jejich definice jsou popsány v kapitole č. 3.2.5)

V rámci ridesharingu je zprostředkovatelem konkrétní dopravní společnost např. Bolt nebo Uber, která propojuje poskytovatele s uživatelem. Tato aktivita se odehrává na digitálních platformách zprostředkovatele, které je možné užívat na chytrém telefonu s přístupem do digitálního bankovníctví. (GCFGlobal, 2017)

Uživatel i poskytovatel využívají jiný typ dopravní aplikace, protože se každému zobrazuje jiný obsah. Poskytovateli se zobrazují potenciální uživatelé, kteří poptávají osobní přepravu, zatímco uživateli se zobrazují potenciální poskytovatelé, kteří nabízejí osobní přepravu.

Poskytovatelem je řidič, který uspokojuje uživatelskou potřebu po přepravě tím, že mu osobní přepravu vykoná a usiluje tak o hladký přesun pasažérů z bodu A do bodu B v určitém časovém rozmezí. Poskytovatel si sám rozhoduje, v jaké lokalitě chce vykonávat řízení a v závislosti na výši jeho požadovaného příjmu si sám rozhoduje jaké „objednávky“ přijme. To znamená, že čím více jízd řidič odřídí, tím větší příjem bude mít. (Krupa 2019)

Uživatelem je cestující, poptávající realizaci své osobní přepravy z bodu A do bodu B a využívá k tomu digitální platformu některé ze společností poskytující ridesharing. (Krupa 2019)

2.3.4 Platba za ridesharing a ceník služeb

Během jízdy řidič obvykle nepřijímá peníze v hotovosti, protože uživateli se peníze strhnou automaticky prostřednictvím aplikace z jeho účtu (platební karty) po dokončené jízdě, ledaže by si předem v aplikaci zvolil způsob platby – hotově. (Ubertaxi)

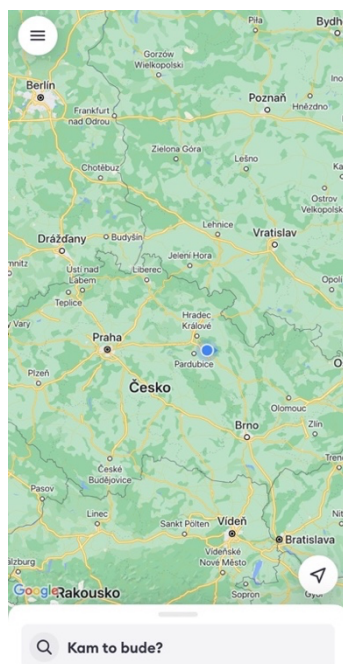
Spropitné neboli dýško tak může dát zákazník řidiči hotově ještě ve voze, anebo kdykoliv po skončení jízdy v aplikaci v sekci historie objednávek. Po dokončení jízdy se však aplikace sama zákazníka ptá, jaká byla jeho cesta. Tím má uživatel možnost ohodnotit řidiče, udělit recenzi pro ostatní uživatele a zároveň mu udělit i již zmíněné spropitné. Má možnost využít předpřipravených částek od 10 Kč do 40 Kč případně odměnit řidiče jinou částkou. (BoltBlog, 2020)

Cena za 1 minutu u společnosti Uber činí 3 Kč, o 50 haléřů je levnější než u konkurenční společnosti Bolt. Bolt je ovšem o 1 Kč levnější, než Uber při výpočtu ceny za kilometr, kdy cena činí 8,90 Kč. (UberTaxi, 2017) Tato cena je ovlivněna metodou tzv. „surge pricing“, která zapříčiňuje, že jízda se společností Uber se ve špičkách prodraží, protože stoupá poptávka po jízdách. (Krupa 2019) Nástupní sazbu má o 5 Kč levnější společnost Uber, za 25 Kč. Minimální jízdné mají obě společnosti nad 50 Kč, Uber za cenu 55 Kč a Bolt za 60 korun českých. (UberTaxi, 2017) Ceny se však v průběhu času mění v závislosti na řadě faktorů, které maximalizují individualizaci ceny. (Krupa, 2019)

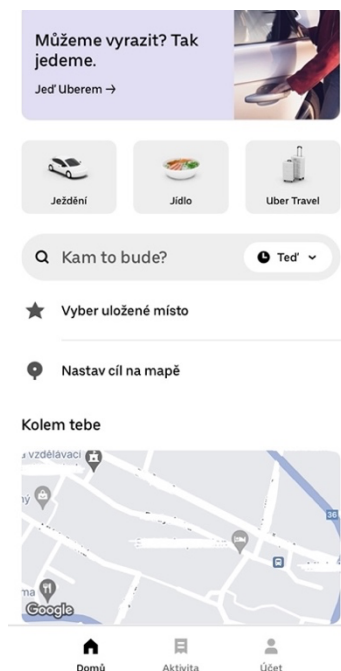
2.3.5 Postup při objednávce přes aplikace Bolt a Uber

Po spuštění obou aplikací Bolt i Uber uživatel vidí mapu se svou polohou a také se ho aplikace dotazují: „Kam to bude?“ V aplikaci Uber je navíc možnost ukládat si oblíbená (nebo často používaná místa), což může uživateli ušetřit čas.

Obrázek 1 Ukázka aplikace Bolt



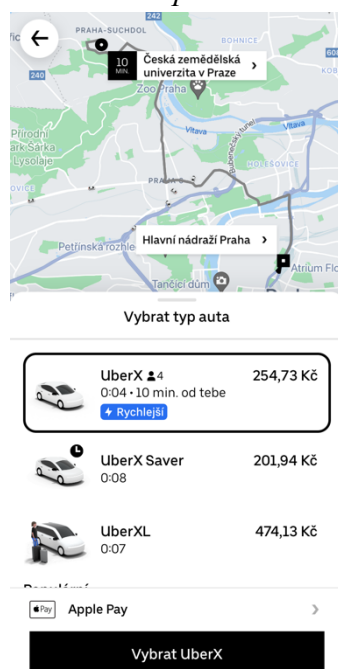
Obrázek 2 Ukázka aplikace Uber



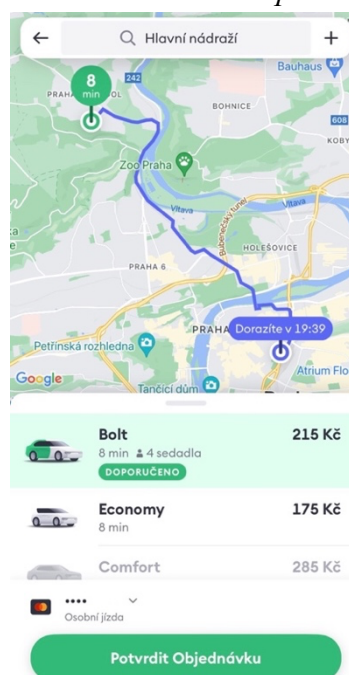
Zdroje: Vlastní zpracování

Po zadání počáteční adresy a konečné adresy, jak je vidět na obrázcích č. 3 a 4, se uživateli zobrazí mapa s plánovanou trasou a plánovaným časem příjezdu. V dolní části obrazovky vidí jednotlivá vozidla, která jsou v danou chvíli k dispozici i s jejich cenou. Dále si volí upřednostňovaný způsob platby.

Obrázek 3 Ukázka aplikace Uber



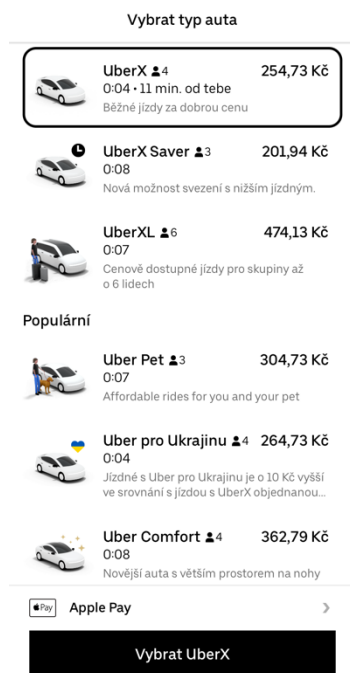
Obrázek 4 Ukázka aplikace Bolt



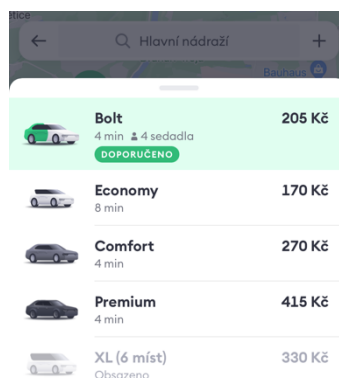
Zdroje: Vlastní zpracování

V obou aplikacích si může uživatel zvolit jaké vozidlo nebo cenu preferuje, jak je vidět na obrázcích č. 5 a 6. Na výběr má uživatel určený počet řidičů podle jejich aktuální dostupnosti v závislosti na jejich vzdálenost od uživatele.

Obrázek 5 Ukázka aplikace Uber



Obrázek 6 Ukázka aplikace Bolt



Zdroje: Vlastní zpracování

Jakmile uživatel potvrdí svou objednávku, odešle se požadavek nejbližšímu „volnému“ řidiči, který ho ve lhůtě několika vteřin může přijmout či odmítnou. Po potvrzení objednávky i ze strany řidiče se uživateli opět zobrazí mapa, na které vidí aktuální polohu a trasu řidiče. Pokud jej přijme, řidiči se zobrazí poloha cestujícího – nástupní místo. Na uvedeném místě řidič pasažéra vyzvedne a zahájí přepravu. Po absolvované jízdě se uživateli automaticky strhnou peníze z jeho účtu, pokud si nezvolil způsob platby hotově. Následně se mohou řidič i uživatel ohodnotit a udělit si recenzi. (Krupa 2019)

2.3.6 Bezpečnost při ridesharingu

Podle údajů z roku 2009 je v České republice oficiálně registrováno jedno až dvě znásilnění denně, bohužel se ale předpokládá, že je oznamováno pouze 8 % všech případů. Dle statistik se setká během svého života se sexuálním násilím 25 % žen a 6-10 % mužů. Tyto statistiky ovšem provází vysoká latence – zatajování a skrývání činů. (Stopznasilneni, 2009) Podle studie neziskové organizace Beat Sexism CZ z roku 2020 zaměřenou na

sexuální obtěžování žen na ulici se zjistilo, že se s ním setkalo 90 % dotázaných žen, z toho 43,9 % žen uvedlo, že od té doby cítí strach anebo úzkost. (Beat Sexism, 2020)

Mohlo by se zdát, že lepší variantou (zejména pro ženy) bude odvoz domů v podobě taxi než chůze, ať už za denního světla, nebo v noci. Podle bezpečnostní zprávy Uberu za rok 2020 bylo ve Spojených státech nahlášeno 998 incidentů spojených se sexuálním násilím. Společnost Uber rozdělila nahlášená sexuální násilí na 5 kategorií podle jejich závažnosti. Do první kategorie spadá nesouhlasné líbání mimo intimní části těla – 137 obětí, do druhé kategorie patří pokus o nedobrovolnou sexuální penetraci – 82 obětí, do třetí kategorie spadají dotyky na intimních partiích bez souhlasu – 528 obětí, do čtvrté kategorie patří nesouhlasné líbání intimních částí těla – 110 obětí a do poslední kategorie spadá samotné znásilnění – 141 obětí. (Uber, 2022)

Bezpečnost v rámci ridesharingu je velmi zranitelná, a proto obě zmíněné společnosti využívají mnoho prostředků k jejímu zajištění, jak pro řidiče, tak pro cestující.

Pro cestující jsou využívána tato opatření:

- Ověření identity řidičů – Každému řidiči musí být provedeno ověření identity, aby byla opravdu prokázána jejich totožnost. (Uber, 2023)
- Ověření SPZ – Pokud si cestující objednal ridesharingovou službu, je doporučeno si při příjezdu vozidla zkontrolovat jeho SPZ s SPZ uvedenou v aplikaci. Při dokončení objednávky se uživateli zobrazí jméno řidiče, jeho fotografie a hodnocení, SPZ a typ vozidla, kterým přijede, pokud informace neodpovídají realitě, neměl by uživatel zahájit jízdu. (Uber, 2023)
- Hodnocení řidičů – Každému řidiči jsou na základě vykonané jízdy udělována hodnocení od jednotlivých cestujících, pokud celkové hodnocení klesne pod určitou hranici, je tento řidič varován a následně mu může být zamezen přístup k poskytnutí ridesharingových služeb. (Ayata, Önay 2021)
- Emergency assist button – Do aplikací obou společností (Bolt i Uber) bylo přidáno bezpečnostní tlačítko, které když pasažér využije během nebezpečí, do pár vteřin ho kontaktuje Namola – mobilní platforma pro bezpečnost a zabezpečení. (Blog Bolt, 2021) V České republice se jedná o tlačítko nouzové pomoci, díky kterému pasažér kontaktuje lokální pohotovostní složky. (Bolt, 2023)
- Sledování trasy vozidel – Všechny jízdy jsou zaznamenávány a analyzovány díky využití GPS a pokud zůstane vozidlo dlouho stát na

jednom místě, bezpečnostní tým bude kontaktovat řidiče i cestujícího. (Bolt, 2023)

- Časová omezení pro řidiče – Časové omezení pro řidiče jsou zavedeny pro to, aby řidiči během jízd nebyli vyčerpáni a nehrozilo tak nebezpečí úrazu. (Bolt 2023)
- Skryté telefonní číslo – všechna telefonní čísla používaná k volání přes digitální platformu určité společnosti zůstávají skrytá. (Bolt, 2023)
- Kvalita vozů – Dle podmínek společností nesmí na dané smluvní vyžadují pro dokončení registrace nových řidičů na své platformě dodržení podmínky, která po řidičích požaduje předložení zákonného oprávnění pro provoz taxi-slужby – mít vozidlo zapsané v evidenci řidičů taxislužby, disponovat koncesovanou živností na silniční motorovou dopravu pro přepravu do 9 osob. (Krupa 2019) Dalšími jsou výpis z bodového hodnocení řidiče a technickou kontrolu vozidla. (Krajčík, Veber, Ključnikov a kol., 2017)

Naopak pro řidiče jsou využívána tato opatření:

- Ověření totožnosti cestujícího – všichni řidiči jsou vyzýváni, aby se každého cestujícího zeptali na jeho jméno, případně na to, jaký řidič je má svést. Mohou položit otázky jako např. „Kdo vás má dnes vézt?“ nebo „Můžete mi říct jméno řidiče? Mělo by se ukázat v aplikaci.“ Mohou být i dotázáni o PIN z aplikace cestujícího. (Uber, 2023)
- Sledování trasy vozidel – Tímto opatřením jsou chráněni jak cestující, tak řidič. Pokud zůstane na jednom místě vozidlo neočekávaně dlouho stát, bezpečnostní tým kontaktuje řidiče i cestujícího. (Uber, 2023)
- Nahrávání zvuku – Řidiči společnosti Uber se mohou cítit bezpečněji s novou volitelnou funkcí nahrávání zvuku v aplikaci, se kterou lze nahrávat zvuk během jízdy. Zvukový záznam je zašifrován a uložen na zařízení řidiče. (Uber Newsroom, 2022)
- Nahrávání videa – Stejně tak jako nahrávání zvuku, je funkce nahrávání videa dobrovolná. Řidič může průběh cesty přes aplikaci nahrávat na kameru svého smartphonu. Po skončení jízdy je uložena a zašifrována. Pokud dojde k nějakému incidentu, řidič zašifrovaný soubor odešle spolu

s bezpečnostní zprávou. Následně se záznam dešifruje a bude zkontrolováno a posouzeno, co se stalo. (Uber Newsroom, 2022)

- Odbočování vlevo – Podle národního úřadu pro bezpečnost silničního provozu se 22 % nehod týká vozidel, které na křižovatce odbočují vlevo. Navigace společnosti Uber je nově vylepšena tak, aby redukovala odbočování vlevo s minimálním dopadem na dobu cesty. (Uber Newsroom, 2022)
- Upozornění na křižovatku – Podle národního úřadu pro bezpečnost silničního provozu se ve Spojených státech amerických za rok 2018 stalo více než 6 700 smrtelných nehod na křižovatkách. Nově bude řidič společnosti Uber upozorněn, pokud se přiblíží ke čtyř proudé křižovatce výstrahou na mapě, aby sledoval příčný provoz. (Uber Newsroom, 2022)
- Výukové centrum v aplikaci – V aplikaci společnosti Uber má řidič možnost připravovat se na krizové situace, které mohou nastat. (Uber Newsroom, 2022)
- Kontrola účtů – Společnost Uber provádí kontrolu všech účtů a blokování těch falešných (s falešným nebo záměrně urážlivým jménem). Řidičům je také umožněno nahlašování těchto uživatelů. (Uber Newsroom, 2022)
- Ověřování způsobu platby – Uživatelé s neověřeným způsobem platby jako je např. předplacená dárková karty musí nahrát své ID, aby měli řidiči více informací o tom, koho vyzvedávají. (Uber Newsroom, 2022)

3 Vlastní práce

V teoretické části bakalářské práce byly vysvětleny pojmy spoluspotřebitelství, sdílená ekonomika a sdílená přeprava. Tato část práce je zaměřena na charakterizování dvou vybraných společností zabývajících se sdílenou přepravou – Bolt a Uber. Dále byly sestaveny dva dotazníky a provedena dotazníková šetření k analýze zájmu českých a portugalských studentů o ridesharing a jejich finanční možnosti pro využívání těchto služeb. Zároveň byly analyzovány zkušenosti respondentů s těmito službami z hlediska bezpečnosti.

3.1 Charakteristika společnosti Bolt

Společnost Bolt je estonská technologická společnost založena v roce 2013 19letým středoškolačkem Markusem Villigem. V té době byla společnost známá pod názvem Taxify. Cílem společnosti bylo vytvořit uživatelsky přívětivější a efektivnější taxi službu, než bylo zvykem vídat na tehdejšímu trhu. Markus si totiž všiml, jak je taxi průmysl zastaralý. (Bolt, 2023) Vysoké ceny a dlouhé čekací lhůty na taxi byly na denním pořádku, navíc tou dobou v Tallinnu a Rize existovalo 25 různých společností poskytujících taxi služby, a i tak byl problém sehnat o víkendu nebo ve špičkách taxi. (Treija, 2016)

3.1.1 Založení a rozšíření společnosti

Markus si od svých rodičů vypůjčil 5 000 eur a vytvořil prototyp Bolt (taxify) softwaru. Najal si 50 taxikářů přímo z ulic Tallinnu a rozeběhli provoz dnes již velebných společnosti. Zanedlouho se k němu připojil jeho bratr Martin a technický spoluzakladatel Oliver Leisalu. Společně pracovali na rozšíření této společnosti. (Bolt, 2023)

V průběhu let se společnost kolosálně rozšířila do více jak 45 států včetně Evropy také do Afriky, Jižní Ameriky, Austrálie a Východní Asie. Používá ji přes 100 000 000 uživatelů a sama zaměstnává přes 3 000 zaměstnanců. (Bolt, 2023) V roce 2019 se společnost přejmenovala na Bolt (a zároveň také rozšířila své služby i na koloběžky a elektromobily. (Krupa 2019)

Společnost nyní nabízí tyto služby:

- Micromobility rental – půjčení elektrokol a koloběžek
- Bolt food – rozvoz objednaných jídel a položek z restaurací a obchodů
- Bolt Market – rozvoz potravin, který trvá 15 minut
- Bolt Drive – krátkodobý pronájem automobilů (Bolt, 2023)

3.1.2 Bolt v České republice

Společnost Bolt začala v České republice působit pod tehdejším názvem Taxify v roce 2015 ovšem řidiči nabízeli své služby pouze ve městě Praha. Dále, během července roku 2018, se společnost rozšířila do Ostravy, Plzně, Olomouce a Českých Budějovic. V těchto městech byla ovšem v průběhu prosince 2018 tato činnost ukončena. (Krupa 2019) Společnost to odůvodnila zvyšujícím zastrašováním a agresivitou, které vyeskalovalo až fyzickým napadáním řidičů společnosti Bolt od řidičů tradičních taxislužeb. (IROZHLAS, 2018)

Pravým problémem ovšem bylo předběžné opatření, o které požádala česká platforma Liftago, usilující o to, aby Bolt (tehdy Taxify) poskytovalo ridesharingové služby pouze licencovanými řidiči. Na to Bolt reagoval: „*Návrat do krajských měst by se mohl uskutečnit poté, co bude přijata nová legislativa, která by měla počítat také s moderními přepravními platformami. Náš odchod bohužel znamená výrazné zhoršení kvality služeb. Právě nízká kvalita a vysoká cena přepravy jsou faktory, proč jsme tato města zvolili pro další expanzi v České republice, a naprosto rozumíme obrovské poptávce ze strany obyvatel po nových alternativách.*“ (Novinky, 2018)

Společnost předběžné opatření porušovala, a tak na ni bylo uvaleno exekuční řízení ve výši více než půl milionu korun. Bránila se ale tvrzením, že je pouze odpovědná za vývoj aplikace, nikoli za zprostředkovávání nebo poskytování služeb. (IROZHLAS, 2018)

V současné době již Bolt vyžaduje po svých řidičích oprávnění pro provoz taxislužby. Bez této náležitosti se nelze registrovat jako nový řidič. (Krupa 2019)

3.2 Charakteristika společnosti Uber

Americká společnost Uber byla založena v březnu roku 2009 v San Francisku v Kalifornii Travisem Kalanickem a Garrettem Campem. Tehdy ještě pod názvem UberCab. (Uber, 2023) Jedná se o největší světovou dopravní společnost, která byla tento rok inventury z Wall Street oceněna až na 120 miliard dolarů. Ve své nejnovější čtvrtletní zprávě společnost Uber vykázala za fiskální rok 2021 čistý příjem 1,1 miliardy dolarů, tržby 3,9 miliardy dolarů z celkových 1,5 miliard cest na své platformě. (Blystone, 2022)

3.2.1 Založení a rozšíření společnosti

Celý nápad vznikl v prosinci 2008 v Paříži, když T. Kalanick a G. Camp za jednoho zimního chladného večera nemohli sehnat odvoz domů. Aplikaci oba zakladatelé vyvinuli pro chytré telefony v březnu 2009 a historicky první pasažér se svezl Uberem 5. července 2010. (Uber, 2023)

V prosinci 2011 se společnost přejmenovala z UberCab na Uber a rozhodla se expandovat do zahraničí, po třech letech konkrétně do Paříže. V dalších letech Uber nadále expandoval na další zahraniční trhy až po 3 letech působil celkem ve 100 městech na všech světadílech – Severní i Jižní Americe, Evropě, Africe, Austrálii a Asii. (Uber, 2023)

V současné době má společnost přes 1 miliardu uživatelů 70 zemích a téměř 10 000 městech. (Uber, 2023)

Společnost nyní nabízí tyto služby:

- Uber Movement – pomáhá městům dosahovat jejich strategických cílů
- Uber Eats – rozvoz objednaných jídel a položek z restaurací a obchodů
- UberPOOL – možnost sdílení jízdy s dalšími cestujícími
- Uber Freight – propojuje dopravce, řidiče a odesílatele zásilek
- Uber Health – poskytuje technologii zdravotnickým organizacím pro plánování jízd pro zdravotní personál a pacienty

(Uber, 2023)

3.2.2 Uber v České republice

V České republice působí společnost Uber od srpna 2014 (Krajčík, Veber, Ključnikov a kol., 2017) a v současnosti se vyskytuje ve 4 městech: Praze, Brně, Plzni a Ostravě. (Papadopoulos, Vacovský, 2021) K roku 2017 měl Uber v ČR 400 000 uživatelů a 2 000 řidičů, z nichž 90 % má i jiný zdroj příjmu. V průměru alespoň jednou měsíčně Uber služeb využívá 177 000 pasažérů. (Krajčík, Veber, Ključnikov a kol., 2017)

Zákazníci zde mají na výběr z 8 typů vozidel, kterými jsou:

- UberPOP (UberX)
- Uber Select
- Uber Black
- Uber Black SUV
- UberXL
- Uber Green
- Uber Comfort
- Uber WAV

Pokud si uživatel objedná vozidlo UberPOP neboli UberX, na nástupní místo přijede náhodný automobil, který musí být mladší 10 let. Výhodou je nižší cena a kratší čekací doba. Do vozidla se vejdou 4 cestující. (Uber, 2023)

Uber Select je naopak luxusnější vozidlo s přibližně o 30% vyšší cenou, za kterou k zákazníkovi přijede řidič s lepším hodnocením a kvalitnějším automobilem např. Škoda Octavia, Volkswagen Passat nebo Ford Mondeo. (Uber Taxi, 2023)

Řidič Uber Black je profesionální řidič v obleku a s vozidlem na úrovni za luxusní limuzíny. Jedná se o automobily značky Audi, BMW či Mercedes-Benz třídy E či třídy S. Cena je přibližně dvakrát vyšší než u automobilu UberPOP. (Uber Taxi, 2023) Uber Black SUV nabízí stejné služby jako Uber Black s možností většího počtu pasažérů navýšeného až na 6 osob. (Uber, 2023)

Kategorie vozidel UberXL je vhodná pro cestující, kteří cestují ve větších skupinách nebo pro cestující s více zavazadly. Tento vůz může svézt najednou až 6 pasažérů. (Uber, 2023)

Vozidla Uber Green jsou elektromobily nebo hybridní automobily, které emitují o 20–80 % méně škodlivého oxidu uhličitého. Jejich cena je však srovnatelná s automobily UberX. (BESTREFERRALDRIVER, 2022)

Uber Comfort zajišťuje pohodlnější svezení, protože cestující si mohou sami zvolit ze čtyř předvoleb jakou teplotu v autě preferují, zda si chtějí s řidičem povídat. Mají k dispozici více místa na nohy a delší bezplatnou dobu na vyzvednutí. (Uber, 2023)

Uber WAV (Wheelchair-Accessible-Vehicle) nabízí přepravu pro seniory a fyzicky postižené osoby. Řidiči disponují certifikátem v oblasti zabezpečení invalidního vozíku a pomoci lidem s postižením. Auta jsou navíc vybavena rampami nebo speciálními výtahy. (Uber, 2023)

3.3 Dotazníkové šetření

V rámci výzkumu komparace využívání ridesharingových služeb mezi studenty z České republiky a Portugalska byla sestavena dvě dotazníková šetření v českém a anglickém jazyce v podobě online dotazníků na platformě Survio. Dotazníky byly zcela anonymní a byli oslovoováni studenti studující v Portugalské a České republice. Dotazníku určeného pro studenty studující v České republice se zúčastnilo 110 respondentů a dotazníku pro studenty studující v Portugalsku se zúčastnilo shodně 110 respondentů. Českým i portugalským studentům byly předloženy totožné otázky.

3.3.1 Představení respondentů

Otázky na demografické údaje respondentů byly umístěny do závěrečné části dotazníku. Tyto otázky zjišťovaly věk, pohlaví, místo trvalého bydliště respondentů, ale také zdroj, pravidelnost a velikost jejich příjmu. Dále stupeň a ročník aktuálního ale také již dosaženého vzdělání.

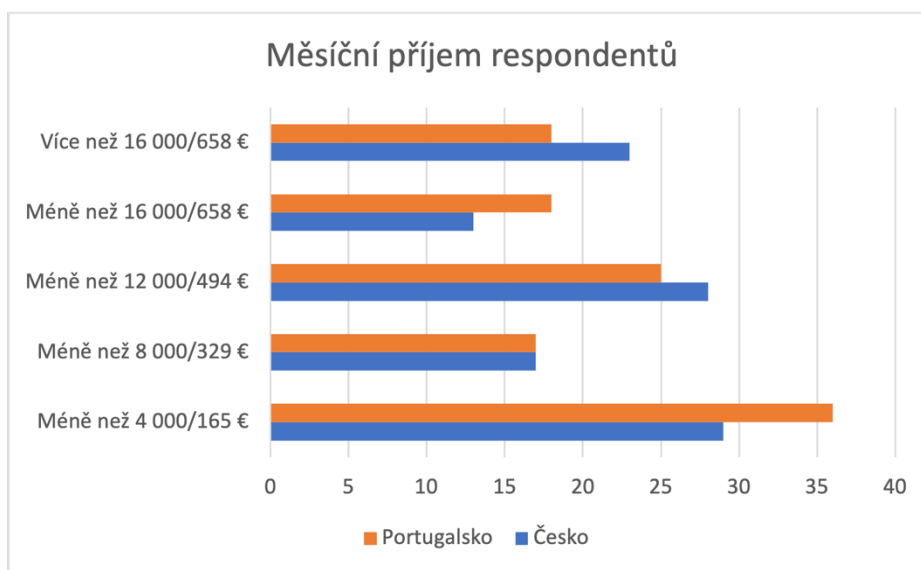
Obou dotazníkových šetření se zúčastnilo více žen než mužů, ale shodně nejčastěji odpovídali studenti ve věku 19-25 let s ukončeným středoškolským vzděláním a aktuálně studující 3. ročník na vysoké škole. V českém dotazníku se nejvíce respondentů přihlásilo k trvalému pobytu na vesnici, zatímco v portugalském k trvalému pobytu ve městě do 100 000 obyvatel.

3.3.2 Finanční zabezpečení respondentů

Finanční zabezpečení respondentů zjišťovaly otázky ve znění: „Jaký je Váš měsíční příjem?“ neboli: „What is your monthly income?“ a „Jaký je Váš zdroj příjmu a jak častý tento příjem je?“ neboli: „What is your source of income and how frequent is this income?“

V obou dotaznících, jak je vidět na obrázku č. 7, mají nejpočetnější zastoupení studenti s příjmem nižším než 4 000 Kč neboli 165 eur měsíčně – 26,4 % u studentů studujících v České republice a 32,7 % u studentů studujících v Portugalsku. Shodně se u obou skupin respondentů stala druhou nejpočetnější skupinou ta s příjmem v rozmezí 8-12 tisíc Kč. Naopak nejnižší zastoupení českých studentů představují ti, kteří mají příjem v rozmezí 12-16 tisíc Kč. Nejnižší zastoupení portugalských studentů představují shodně ti, kteří mají v přepočtu na české koruny 12-16 tisíc Kč a více než 16 000 Kč.

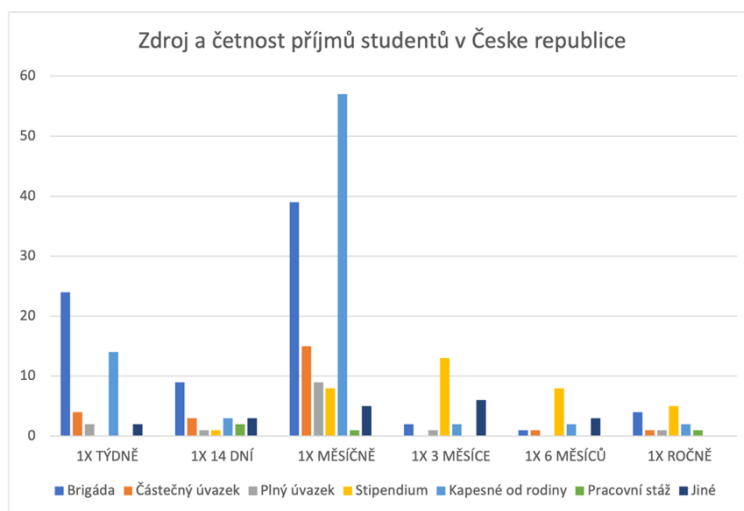
Obrázek 7 Finanční zabezpečení respondentů



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z grafu uvedeném na obrázku č. 8 vyplývá, že 73 % českým respondentům přispívá na živobytí rodina. 13 % respondentů je zaměstnáno na plný úvazek, 22 % je zaměstnáno na částečný úvazek a 72 % studentů má brigádu. Dále má 32 % respondentů stipendium a 4 % studentů pobírají příspěvek na pracovní stáž. 17 % respondentů uvedlo, že má jiný zdroj příjmů.

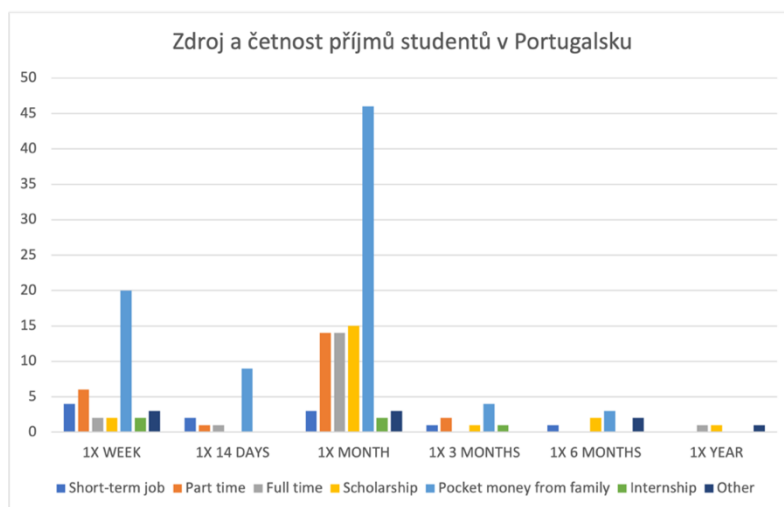
Obrázek 8 Příjmy studentů a jejich četnost



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z grafu uvedeném na obrázku č. 9, který vyhodnocuje naopak finanční zdroje u portugalských studentů, vyplývá, že více jak 75 % respondentům přispívá na živobytí rodina. Mezi portugalskými studenty má brigádu 10 % studentů, 21 % respondentů má práci na částečný úvazek a 16 % na plný úvazek. Stipendia přispívají 19 % studentů a příspěvek na pracovní stáž pobírají 5 % studentů. Jiný zdroj příjmu má 8 % respondentů.

Obrázek 9 Příjmy studentů a jejich četnost



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

3.3.3 Vnímání ridesharingu

V úvodu dotazníku byli respondenti dotázáni, zda znají pojem ridesharing, přičemž jim byl na další straně vysvětlen. Mezi českými respondenty převládala z 56 % odpověď ne. U portugalského dotazníku naopak převládala ze 70 % odpověď ano. Dále byli respondenti dotazováni na tyto otázky:

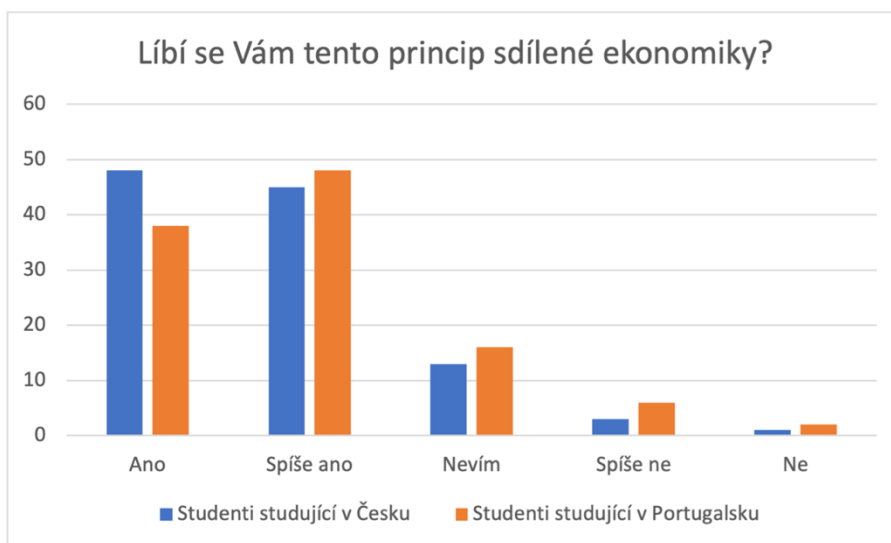
- Líbí se Vám tento princip sdílené ekonomiky?
- Považujete tento druh dopravy za efektivní?
- Považujete tento druh dopravy za pohodlný?
- Myslíte si, že má tento typ dopravy budoucnost?
- Chtěli byste rozšířit tento typ dopravy?
- Považujete tento druh dopravy za etický?

Z grafu na obrázku č. 10, který vykazuje odpověď na otázku č. 2 z dotazníku: „Líbí se Vám tento princip sdílené ekonomiky?“ neboli „Do you like the principle of the sharing economy?“, vyplývá, že 81 % všech respondentů se líbí princip sdílené ekonomiky.

I když byli dotazováni pouze studenti, tento vysoký výsledek kladných odpovědí odpovídá předpokladu, že sdílenou ekonomiku využívají především mladí lidé, kteří rádi cestují, ale zároveň nedisponují většími finančními prostředky. (Scholzová, 2020)

Odpověď s negativním názorem na princip sdílené ekonomiky zanechalo 7 % studentů z Portugalska a 4 % z Česka. Jistými si nebylo 15 % respondentů z Portugalska a 12 % z Česka.

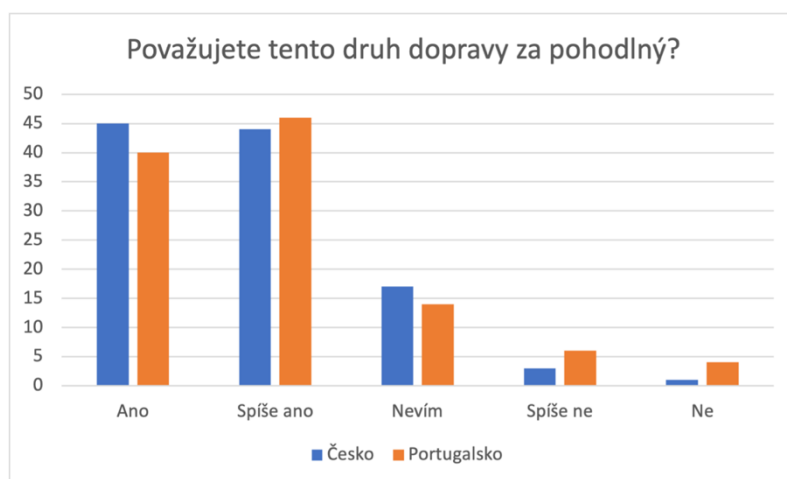
Obrázek 10 Líbí se Vám princip sdílené ekonomiky?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka v dotazníku s číslem 3, která je znázorněna na obrázku č. 11 se respondentů tázala, zda považují ridesharing za pohodlnou formu cestování. Odpovědi se z obou zemí příliš nelišily. Odpověď ano zanechalo 41 % studentů z Česka, 36 % z Portugalska, spíše ano zanechalo 40 % studentů z Česka a 42 % studentů z Portugalska. Jistými si nebylo 15 % respondentů z Česka a 13 % z Portugalska. Negativní postoj mají 4 % studentů z Česka a 9 % studentů z Portugalska.

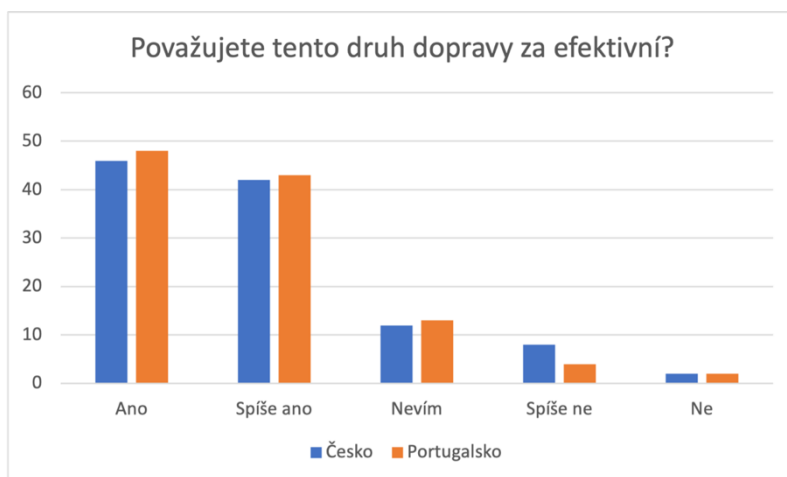
Obrázek 11 Považujete ridesharing za pohodlný druh dopravy?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 4 na obrázku č. 12: „Považujete tento druh dopravy za efektivní?“ neboli: „Do you consider this type of transportation effective?“ vyobrazuje, že 43 % studentů z Portugalska a 42 % z Česka naprosto souhlasí s tímto tvrzením. Celkem s tímto tvrzením souhlasí 179 respondentů z 220 z obou zemí. Naopak celkem nesouhlasí 7 % všech respondentů – 10 studentů z Česka a 6 studentů z Portugalska.

Obrázek 12 Považujete ridesharing za efektivní druh dopravy?



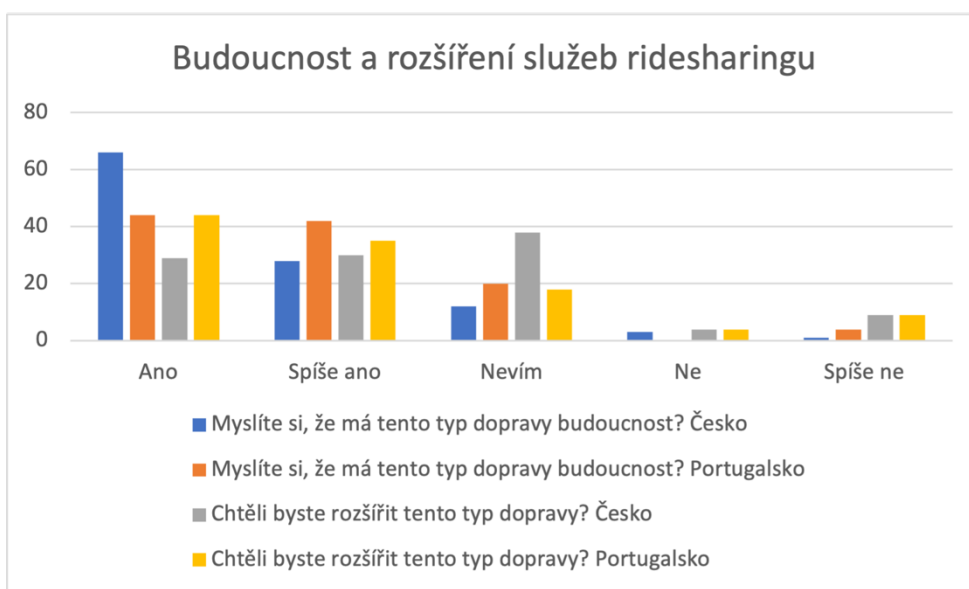
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Budoucnosti ridesharingu a rozšíření jeho služeb se věnovaly otázky v dotazníku č. 5 a 6 ve znění: „Myslíte si, že má tento typ dopravy budoucnost?“ neboli: „Do you think this type of transport has a future?“ a „Chtěli byste rozšířit tento typ dopravy?“ neboli: „Would you like this type of transport to be expanded?“, které jsou vyhodnoceny na obrázku č. 13.

85 % dotázaných studentů studujících v České republice si myslí, že ridesharing má budoucnost a bude se tedy i nadále rozvíjet. Studentů studujících v Portugalsku si to myslí 78 %, tedy o 7 % méně. Jistých si není 11 % dotázaných z České republiky a 18 % z Portugalska. Shodně jsou proti 3,5 % jak z Česka, tak i 3,5 % z Portugalska.

Velmi rozdílný je ovšem oproti tomu výsledek druhé otázky, která zjišťuje, zda by si respondenti přáli rozšířit ridesharingové služby. Poměrně vysoké procento odpovědí zastupuje počet nerozhodnutých českých studentů, které činí 35 %. 54 % českých studentů je pro rozšíření služeb a 12 % proti rozšíření. V portugalském dotazníku je nerozhodnutých studentů o 19 % méně, tedy 16 %. Vyšší je počet studentů, kteří jsou pro rozšíření ridesharingových služeb – 72 % studentů. Proti rozšíření je shodně jako v českém dotazníku 12 studentů.

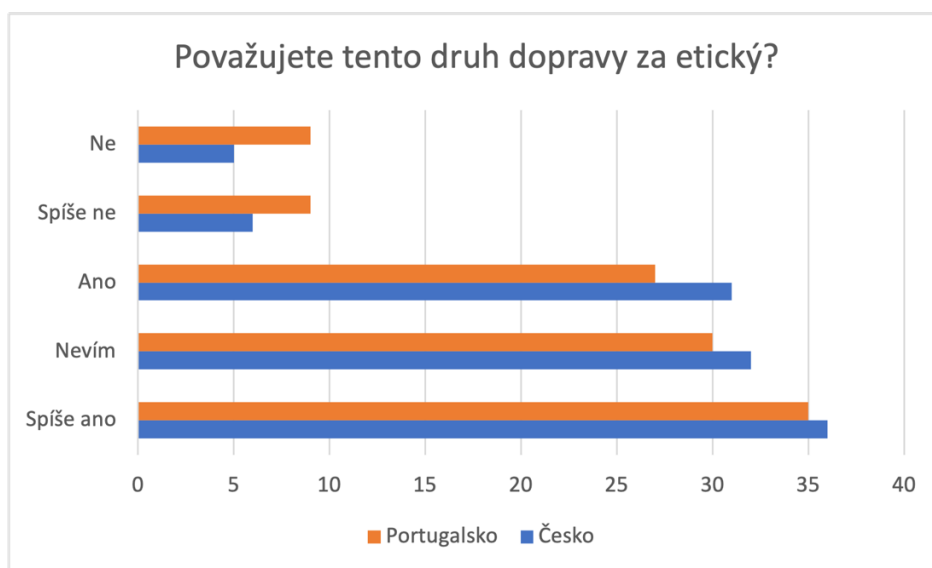
Obrázek 13 Budoucnost a rozšíření služeb ridesharingu?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Graf na obrázku č. 14 uvádí velmi podobné odpovědi od respondentů obou zemí, kteří odpovídali na otázku: „Považujete tento druh dopravy za etický?“ neboli: „Do you consider this type of transport ethical?“ I tuto otázku provází vyšší výskyt nejistých odpovědí – nevím. Čeští respondenti tuto odpověď zvolili 32x a portugalské respondenti 30x. 64 % českých studentů zároveň i uvedlo, že jim ridesharing přijde etický, v portugalském dotazníku výsledky ukázali, že tamních studentů tuto možnost zvolilo o 5 méně – 62, tedy 60 %. 10 % českým a 17 % portugalským studentům ridesharing přijde neetický.

Obrázek 14 Považujete ridesharing za etický?



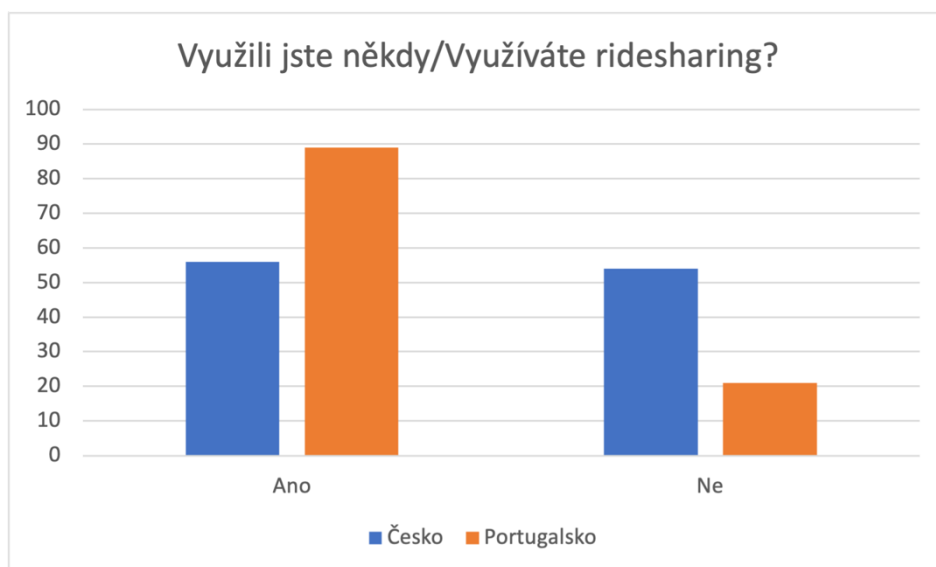
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

3.3.4 Využívání ridesharingu

Od 8. otázky v dotazníku byli respondenti dotazováni na využívání ridesharingových služeb. Nejprve na obecné využívání a poté na využívání společností Bolt a Uber.

Na grafu v obrázku č.15, který je sestaven z otázek: „Využili jste někdy/Využíváte ridesharing?“ neboli: „Have you ever used/Do you use ridesharing?“ je vidět v kladných odpovědích obou zemí rozdíl 33 respondentů. Počet portugalských studentů, kteří někdy v minulosti využili ridesharing anebo ho stále využívají se rovná 89, tedy 81 % a převyšuje tak počet českých studentů, u kterých byl součet kladných odpovědí 56, 51 %. Odpověď ne tedy v Česku zvolilo 49 % respondentů a v Portugalsku 19 %.

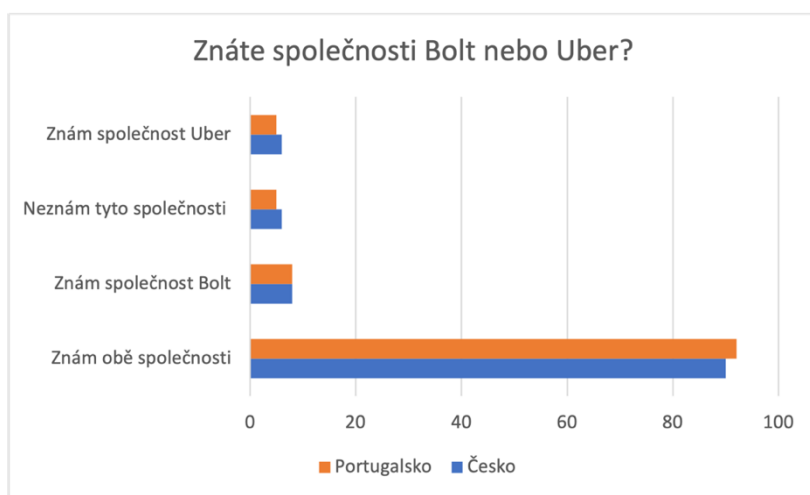
Obrázek 15 Využívání ridesharingových služeb



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z grafu na obrázku č. 16 jasně vyplývá, že v obou zemích převyšuje počet studentů, kteří znají obě zmíněné společnosti (Bolt a Uber), ty studenty, kteří znají pouze jednu z nich nebo žádnou. Obě společnosti zná 82 % českých a 84 % portugalských respondentů. V obou zemích zná pouze společnost Bolt shodně po 7 % respondentů. Pouze Uber zná v Česku 5 % respondentů a v Portugalsku 4,5 %. Stejně tak je tomu i v případě neznalosti obou společností – v Česku tuto odpověď zvolilo 5 % studentů a v Portugalsku 4,5 %.

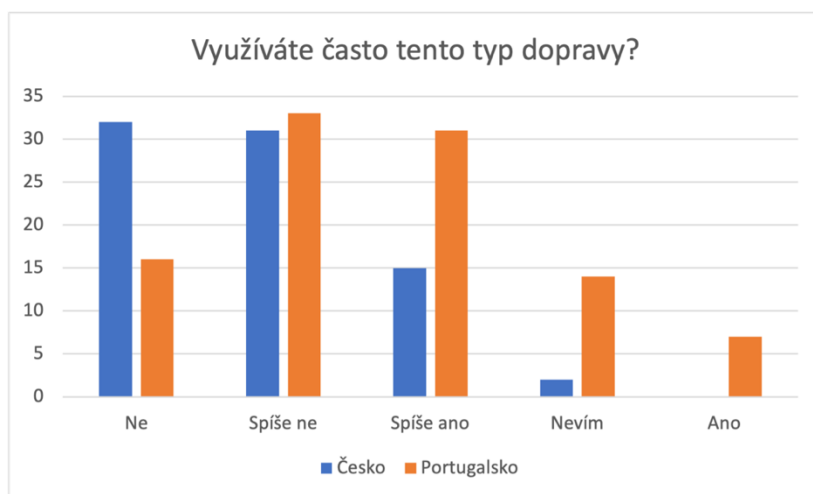
Obrázek 16 Znáte společnosti Bolt nebo Uber?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Na odpovědi k otázce: „Využíváte často tento typ dopravy?“ neboli: „Do you use this type of transport often?“ odkazuje obrázek s grafem č. 17. Ten ukazuje, že studenti z Portugalska využívají ridesharing častěji než studenti z Česka. Kladnou odpověď totiž zanechalo pouze 14 % českých studentů oproti 35 % portugalských studentů.

Obrázek 17 Využíváte často tento typ dopravy?



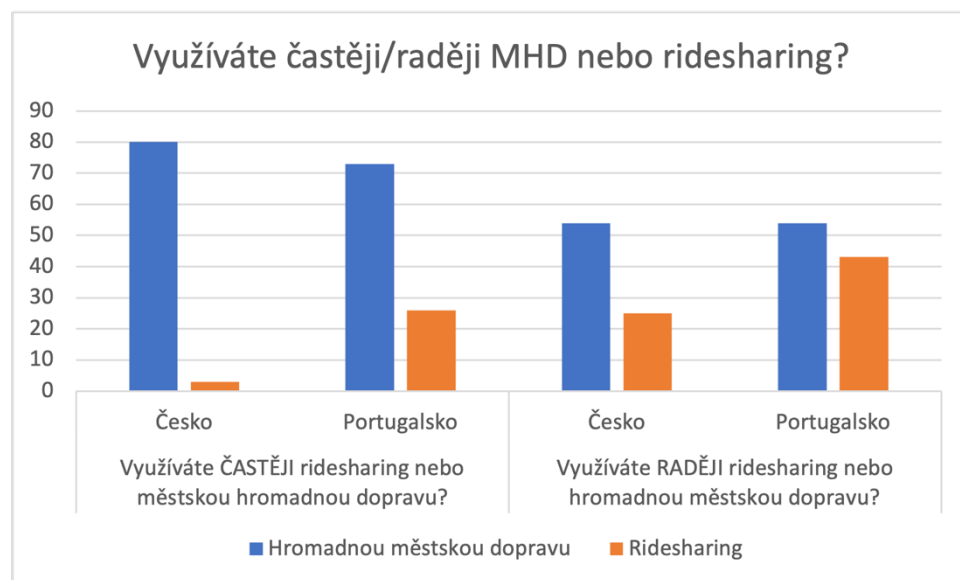
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

V porovnání využívání ridesharingových služeb a hromadné městské dopravy z hlediska četnosti v obou zemích s vysokým náskokem vyhrává hromadná městská doprava. Že častěji využívají ridesharing, uvedli pouze 3 % respondentů z Česka oproti 24 % z Portugalska.

Stejně jako u četnosti i raději městskou hromadnou dopravu využívá více respondentů, i když je tento počet menší. V Portugalsku využívá ridesharingových služeb raději o 21 % studentů více – 43, než studentů v České republice – 25.

Studenti studující v Portugalsku tedy využívají ridesharing častěji i raději oproti studentům studujícím v České republice, jak je vidět na obrázku číslo 18.

Obrázek 18 Využíváte raději/častěji MHD nebo ridesharing?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

V dotazníku u otázky číslo 15 byli dotazováni studenti, kteří v předchozí otázce č. 8 odpověděli, že již dříve ridesharing využili anebo ho využívají. Výsledky této otázky jsou znázorněny na grafu v obrázku č. 19. Mezi portugalskými i českými studenty je ve větší oblibě společnost Bolt nežli společnost Uber. Bolt si zvolilo 53 % respondentů z Portugalska a 23 % z Česka. Společnost Uber významně zaostává s 12 % respondentů z Česka a 13 % z Portugalska. Pro využívání obou společností stejně se rozhodlo 21 % českých studentů a 19 % portugalských.

Dle odpovědí z otevřené otázky – Uveďte, proč preferujete Bolt nebo Uber – vyplynulo, že respondenti z České republiky preferují společnost Bolt protože:

- Je levnější
- Má rychlejší vyzvednutí
- Se zákaznickým účtem mají i zákaznické výhody
- Okolí společnost využívá
- Je více „kamarádský“

Studenti z Portugalska uvedli, že preferují společnost Bolt protože:

- Je levnější
- Je více profesionální
- Je více známá
- Má lepší zákaznický servis
- Je to ekonomičtější varianta
- Má jednodušší aplikaci na používání
- Je rozšířenější

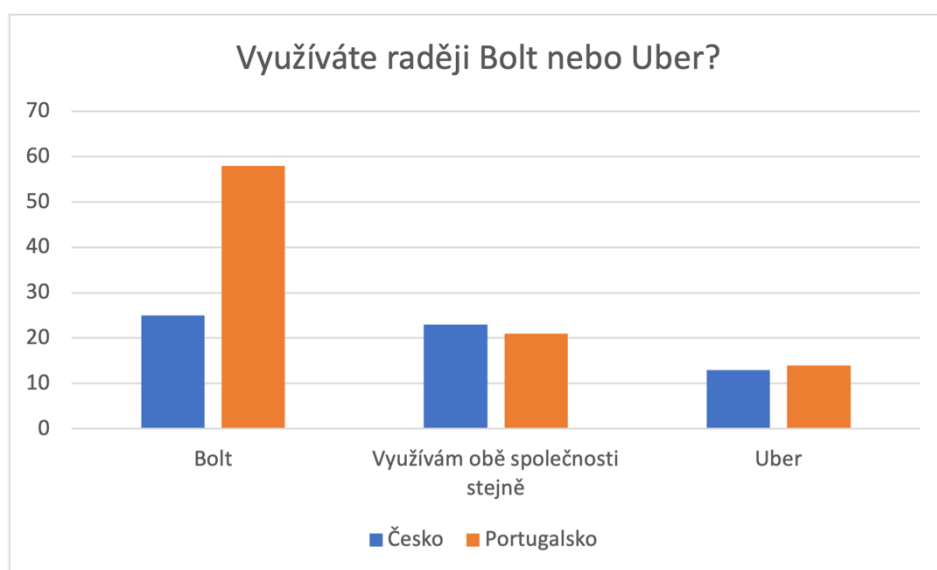
Naopak společnost Uber studenti z České republiky preferují protože:

- Je více známá
- Je uživateli nabízena větší sleva
- Řidiči této společnosti jsou více profesionální
- Má větší zastoupení i v menších městech

Studenti z Portugalska preferují společnost Uber protože:

- Je více profesionální
- Je rozšířenější
- Je známější
- Je snazší nalézt volné vozidlo této společnosti

Obrázek 19 Využíváte raději Bolt nebo Uber?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

V otevřené otázce č. 17 měli respondenti možnost vyjádřit, proč ridesharing nevyužívají. Mezi časté odpovědi od českých respondentů se řadily takové, které zmiňovaly vyšší cenu oproti ceně za městskou hromadnou dopravou. Dalšími častými odpověďmi byla nelibost stahování další aplikace do mobilního telefonu potřebné k využívání ridesharingových služeb, také snaha o minimalizování uhlíkové stopy, disponování vlastního automobilu, preferování sdílených kol a koloběžek nebo nedostupnost těchto služeb v místě bydliště. Mezi odpověďmi se ale bohužel objevily i takové, které byly od respondentů se špatnými zkušenostmi s řidiči.

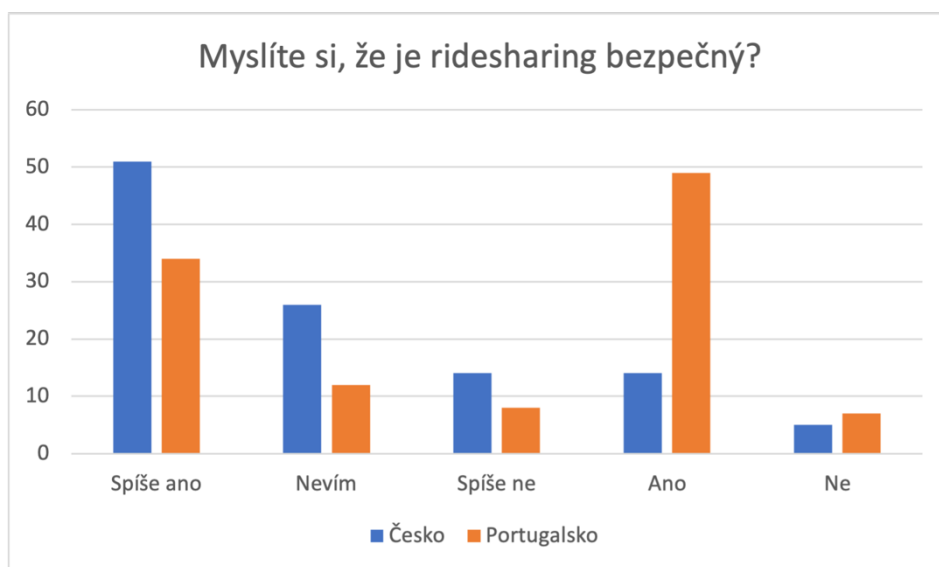
Odpovědi od portugalských respondentů byly častěji etického směru – snaze snížit uhlíkovou stopu a obava ze špatných pracovních podmínek řidičů těchto společností. Také se objevily obavy nebo přímo špatné zkušenosti s přivolanými řidiči. Mezi stejné odpovědi jako u českého dotazníku patří nedostupnost ridesharingových služeb v místě bydliště nebo vyšší cena než u městské hromadné dopravy.

3.3.5 Bezpečnost

3. část otázek byla věnována bezpečnosti při využívání ridesharingu a zkušenostem samotných respondentů.

V otázce, zda si studenti myslí, že je ridesharing bezpečný, jak je znázorněno na obrázku č. 20, jsou o 16 % důvěřivější studenti z Portugalska oproti studentům z Česka. Pro to, že je ridesharing bezpečný hlasovalo 83 studentů z Portugalska, což činí z celkového počtu portugalských respondentů 75 %. Studentů z Česka o 18 méně – 65, což činí 59 % z celkového počtu českých respondentů.

Obrázek 20 Myslíte si, že je ridesharing bezpečný?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Další otázka v dotazníku zjišťovala, zda respondenti znají někoho nebo se oni sami někdy při ridesharingu ocitli v situaci, ve které se necítí bezpečně. Odpověď NE uvedlo v českém dotazníku 71 % respondentů, v portugalském dotazníku ji uvedlo o 7 více respondentů – 77 %. Odpověď ANO však uvedlo v českém dotazníku 23 % respondentů – 25 a v portugalském 29 % – 32.

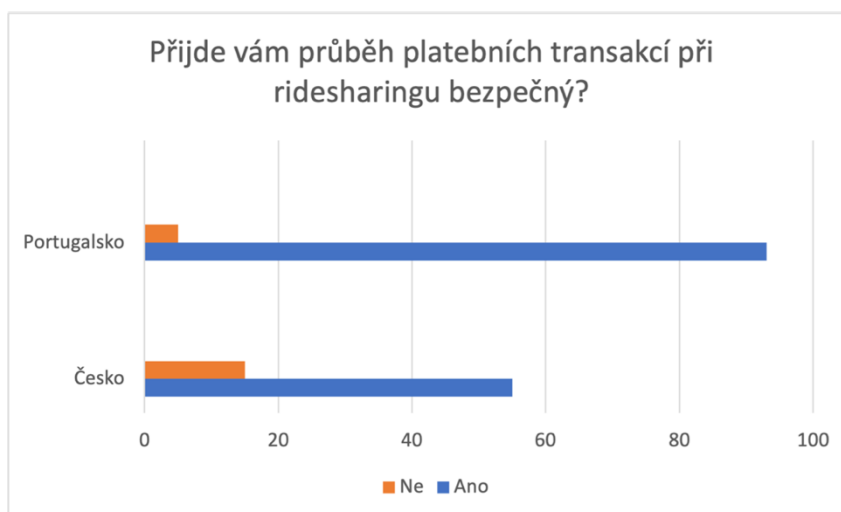
Následující otázka na tuto navazovala, protože se respondentů dotazovala, zda byla tato situace nahlášena policii, dané společnosti a zda ji konkrétní společnost opravdu řešila. Z českých 25 respondentů, kteří v předchozí otázce uvedli, že se v takové situaci ocitli oni nebo někdo jim známí uvedli, že policii byly nahlášeny 2 případy a dané společnosti 9. 11 respondentů uvedlo, že neví, jestli byly situace nahlášeny. Daná společnost podle respondentů řešila jistě pouze 2 nahlášené případy a 7 si není jisto.

Dle odpovědí z portugalského dotazníku lze vyčíst, že z 32 situací byly nahlášeny policii 4 případy a dané společnosti 8 případů. Shodně, jako v českém dotazníku, uvedlo 11 respondentů, že neví, jestli byly situace nahlášeny. Daná společnost řešila podle respondentů 5 případů a 8 si není jisto.

Z těchto údajů vyplývá, že v České republice se jistě nahlašuje 44 % případů. V Portugalsku je situace horší, nahlašuje se 37,5 % případů. Podle zjištěných dat může mít na tuto skutečnost vliv nižší procento řešení těchto situací danými společnostmi, i když je možné, že dané společnosti situace řeší, ale mnoho lidí o tom nemusí být informováno.

Důvěřivější jsou i studenti z Portugalska k platebním transakcím, jak ukazuje graf na obrázku č. 21. Zatímco portugalské studenty jim důvěřují v 95 %, čeští studenti jsou o 16 % zdrženlivější.

Obrázek 21 Přejde Vám průběh platebních transakcí při ridesharingu bezpečný?



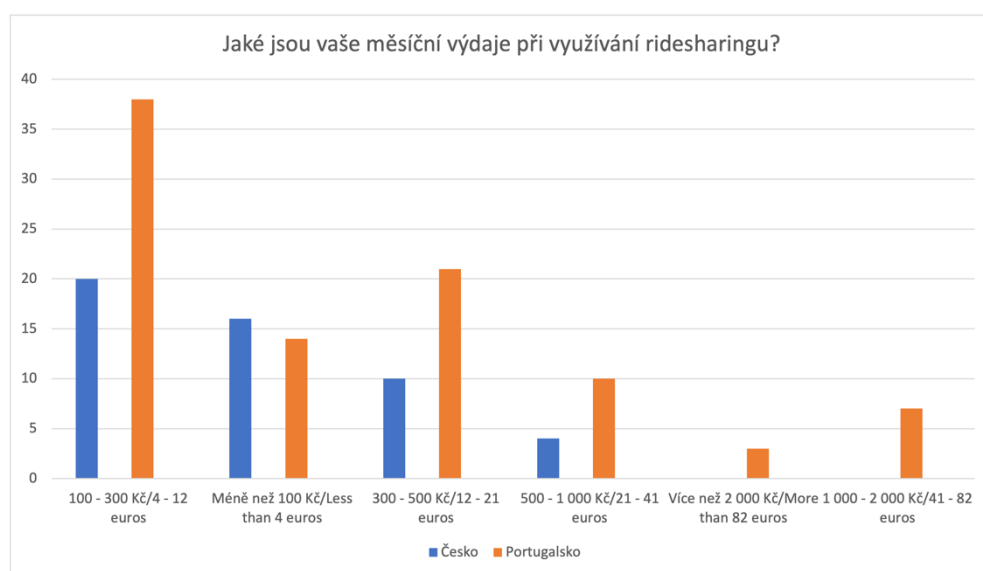
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

3.3.6 Ridesharing z finančního hlediska

4. část otázek v dotazníku byla vytvořena za účelem zjistit a porovnat, jak je mezi českými a portugalskými studenty ridesharing vnímán z finančního hlediska.

Nejprve zjišťovala otázka č. 25, znázorněna v grafu na obrázku č. 22, mezi respondenty, jaké jsou jejich měsíční výdaje při využívání ridesharingu. Podle sesbíraných dat bylo zjištěno, že dotázaní studenti v Portugalsku utratí s přepočtem na české koruny za ridesharingové služby 39 500 Kč. Tato částka je oproti výdajům dotázaných českých studentů, která činila 11 600 Kč za tyto služby, téměř 3,5x vyšší. Na osobu je průměrný výdaj mezi portugalskými studenty s přepočtem na české koruny ve výši 425 Kč. Mezi českými studenty je to 232 Kč.

Obrázek 22 Jaké jsou vaše měsíční výdaje při využívání ridesharingu?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázky s čísly 26-29 zjišťovaly, jak respondenti vnímají ridesharing z finančního hlediska v porovnání s jinými druhy dopravy jako jsou:

- Městská hromadná doprava
- Taxi služby
- Osobní automobil
- Carsharing

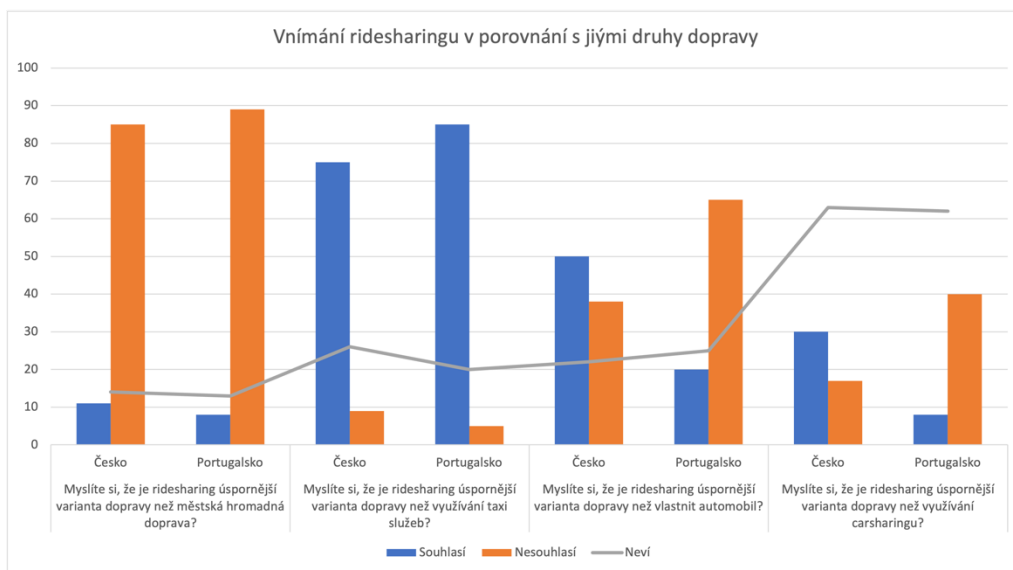
Zda respondenti s porovnáním souhlasí, nesouhlasí či neví je vyobrazeno na grafu v obrázku č. 23. V prvních dvou sloupcích grafu jsou vidět odpovědi na otázku – „Myslíte si, že je ridesharing úspornější varianta dopravy než městská hromadná doprava?“ neboli – „Do you think that ridesharing is a more economical transport option than public transport?“ Z výsledků je vidět, že s tímto výrokem v obou zemích většina respondentů nesouhlasí. Konkrétně v Portugalsku nesouhlasí 80 % respondentů, není si jisto 12 % a souhlasí 2 %, přičemž v České republice nesouhlasí o 4 studenty méně 77 % respondentů, není si jistých o 13 % respondentů a souhlasí o 3 studenty více 10 % respondentů.

Ve 3. a 4. sloupci grafu jsou znázorněny odpovědi z 27. otázky v dotazníku, která se doptávala respondentů, zda jim přijde ridesharing úspornější varianta dopravy než využívání taxi služeb. Oproti předchozí otázce většina respondentů z obou zemí souhlasila, ale zvýšilo se také procento nerozhodných respondentů. Konkrétně si tedy myslí, že je ridesharing úspornější varianta 85 studentů studujících v Portugalsku, tedy 77 % a o deset méně v Česku – 75, tedy 68 %. Procento nerozhodných respondentů z Portugalska se oproti předchozí otázce zvýšilo o 6 % na 20 studentů a v České republice o 11 % na 26.

Předposlední dva sloupce v grafu uvádí velmi odlišné odpovědi od respondentů obou zemí na otázku, zda si respondenti myslí že je ridesharing úspornější varianta dopravy nežli vlastnit osobní automobil. Mezi 50 českými studenty panuje názor, že je tato varianta úspornější, oproti 38 studentům, kteří nesouhlasí. V Portugalsku má stejný názor jako větší část českých studentů, studentů 20 – o 27 % méně a oproti méně početnější části českých studentů, nesouhlasí o 27 respondentů více – o 24,5 %.

Poslední otázka, která je zahrnuta v tomto grafu zachycuje výsledky otázky: „Myslíte si, že je ridesharing úspornější varianta dopravy než využívání carsharingu?“ neboli: „Do you think that ridesharing is a more economical transport option than using carsharing?“ Z posledních dvou sloupců lze vyčíst, že carsharing považuje za úspornější variantu 36 % respondentů z Portugalska a 15 % z Česka, ale za úspornější variantu ji naopak nepovažuje 7 % studentů z Portugalska a 27 % z Česka. V této otázce je ovšem rekordní účast nejistých respondentů, českých 57 % a portugalských 56 %. Tito nejistí respondenti mají z 91 % vliv na celkový výsledek této otázky.

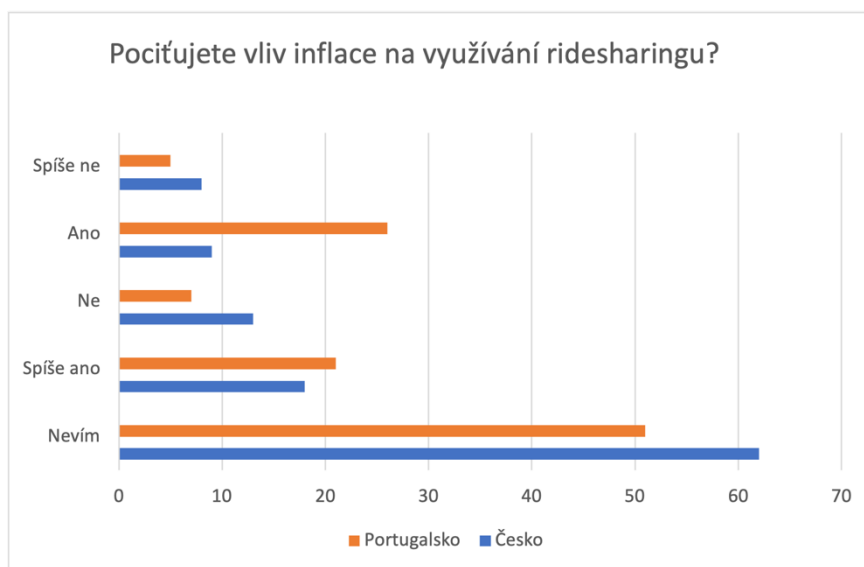
Obrázek 23 Vnímání ridesharingu v porovnání s jinými druhy dopravy



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Vliv inflace, která v tomto roce stoupá rychleji než v předchozích letech, pociťuje 34 % respondentů z obou zemí. Toto procento představuje 27 studentů z České republiky a 47 studentů z Portugalska. I v této otázce se projevuje vysoké procento respondentů, kteří zvolili odpověď nevím. Tito respondenti tvoří 51 %, tedy 113 studentů z obou zemí.

Obrázek 24 Pociťujete vliv inflace na využívání ridesharingu?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

4 Výsledky a diskuse

Na základě provedené komparace lze z jednotlivých kategorií otázek zhodnotit, jak rozdílně studenti studující v České republice a Portugalsku vnímají a využívají ridesharing.

4.1 Vnímání ridesharingu

Většina studentů z obou zemí vnímá sdílenou ekonomiku kladně. Na vnímání samotného ridesharingu nebyly otázky tak obecné, ale spíše specifické. I přes 32 % všech dotázaných respondentů, kteří si myslí, že ridesharing není bezpečný, ho většina studentů z obou zemí vnímá jako pohodlný a efektivní způsob dopravy, který má budoucnost a chtěli by rozšířit jeho služby. Při rozhodování se, zda je ridesharing etický, autorka předpokládala, že se bude mnohem více studentů zastávat tradičních řidičů taxi služeb. Při zkoumání výsledků dotazníkových šetření ovšem dospěla k závěru, že výsledek studentů chápe. Každý řidič se může rozhodnout sám, pro jakou společnost bude vykonávat služby řidiče. Mnoho řidičů tradičních taxi služeb, takzvaných nádražních jestrábů, jak uvádí Chovanculiak ve své knize Pokrok bez povolení, navíc kazí reputaci dalším řidičům tím, jak si, poměrně agresivně, chrání svoje „teritorium“. Studenti také považují služby ridesharingu oproti službám tradičních taxi služeb za spolehlivější a přátelštější. Vidí totiž hodnocení řidičů, ví přesně kolik bude jízda stát, jak bude dlouhá a v kolik hodin řidič přijede, takže je nikdo nemůže připravit o čas ani finance.

4.2 Využívání ridesharingu

Společnost Bolt i Uber zná z obou zemí většina respondentů, i když má zkušenost s ridesharingem oproti českým studentům, těch portugalských, o něco více. Podle předpokladu, ridesharing využívají více studenti studující v Portugalsku a to o 21 %. Může to být zapříčiněno tím, že i když mnoho studentů studujících v Česku i v Portugalsku upřednostňuje městskou hromadnou dopravu před ridesharingem, čeští studenti mají měsíční jízdenku na MHD v Praze o 400 Kč levnější, než kolik stojí měsíční jízdenka v Lisabonu pro portugalské studenty. Zároveň je síť MHD v Portugalské republice podstatně méně spolehlivá než v Česku, např. v univerzitním městě Coimbra je vozový park velmi zastaralý, protože do něj město za posledních deset let neinvestovalo. Mnoho autobusů je tam odstavených i více než rok, jejich průměrné stáří činí 16 let a z toho je značný počet autobusů starších 25 let. (Coimbra.pt, 2023) Dle již provedeného průzkumu Europ Assistance je

v Portugalsku nejvyužívanějším dopravním prostředkem k přepravě za prací či do školy automobil, který využívá 37 % Portugalců. Na druhém místě s 30 % se umístila pěší chůze a až na třetím místě městská hromadná doprava s 8 %. (Observador, 2023) Naopak v České republice dle agentury Nielsen Admosphere využívá k přepravě osobní automobil téměř polovina respondentů, tedy 48 %, hromadnou dopravu 29 % a na kole dojíždí pouze 4 % Čechů. (PROFI CREDIT, 2019)

Srovnání finančního zabezpečení studentů navíc ukázalo, že o 62 % více studentů studujících v České republice si ke studiu dopomáhá brigádou. Studenti jsou také o něco méně závislí na kapesném od rodiny. I přes tento fakt, studenti studující v Portugalsku, ridesharing využívají mnohem častěji a také za něj mnohem více utrácejí. Je možné, že pokud si peníze vydělává student prací, rozmyslí si jejich utrácení a zvolí levnější variantu dopravy – MHD.

5 Závěr

Tato bakalářská práce vycházela z několika předem vytyčených cílů, které byly definovány v teoretické části práce. Teoretická část dále uvedla čtenáře do problematiky sdílené ekonomiky a sdílené přepravy. Zaměřila se na rozvoj sdílené ekonomiky a na její postoj z právního hlediska. Byly detailně popsány možnosti sdílené přepravy a postup při objednávce ridesharingu u dvou vybraných společností Bolt a Uber. Práce se také zaměřila na problematiku bezpečnosti při ridesharingu. V této části byly dále uvedeny opatření, jenž společnosti uplatňují k jejímu zajištění. Dále byly představeny statistiky týkající se napadení žen a mužů na ulici v porovnání s napadením při ridesharingu od společnosti Uber.

Hlavním cílem této práce bylo zjistit, jak rozdílně studenti studující v České a Portugalské republice vnímají a využívají ridesharing. Dle analýzy sesbíraných dat z dotazníkových šetření je možné říci, že studenti studující v Portugalsku využívají ridesharing více než studenti studující v Česku. Obě skupiny studentů však ridesharing vnímají stejně, a to kladně. Obě dotázané skupiny studentů se také shodly na tom, že je ridesharing úspornější varianta dopravy nežli využívání tradičních taxi služeb. Studenti se ale neshodli v komparaci ridesharingu s carsharingem a vlastněním osobního automobilu. Studenti studující v České republice upřednostňují v obou případech z finančního hlediska ridesharing, zatímco studenti studující v Portugalsku z finančního hlediska upřednostňují carsharing a vlastnění osobního automobilu před ridesharingem.

Provedenou komparací otázek z dotazníků byly dále vyhodnoceny dílčí cíle, kterými bylo porovnání finančních možností studentů obou zemí pro využívání ridesharingu a také zhodnocení bezpečnosti na základě zkušeností respondentů. Pro využívání ridesharingu jsou studenti studující v Portugalsku ochotni vynaložit mnohem více finančních prostředků než studenti studující v České republice. Příčiny pro tento jev jsou uvedeny v kapitole č. 5 Výsledky a diskuse. Z hlediska bezpečnosti jsou k ridesharingu důvěřivější studenti studující v Portugalsku, i když právě jich uvedlo více, že znají někoho nebo že se oni sami setkali se situací, ve které se necítily bezpečně. V České republice jsou tyto situace o něco více nahlašovány policii i konkrétním společností.

Zjištěné závěry mohou posloužit společností Bolt a Uber pro rozšíření jejich služeb, zejména v Portugalsku, protože právě tam se nachází v silniční dopravě větší díra na trhu. Společnosti mohou dále využít nasbíraná data jako pomocný materiál k posouzení efektivity vyřizování nahlášených bezpečnostních situací a v ochraně uživatelů.

6 Seznam použitých zdrojů

Literatura:

AYATA, Zeynep a Işık ÖNAY, 2021. *Global Perspectives on Legal Challenges Posed by Ridesharing Companies: A Case Study of Uber*. Singapore: Springer Nature Singapore Pte. ISBN 978-981-15-7034-6.

JONUSCHAT, Helga a Voker HANDKE, 2012. *Flexible Ridesharing: New Opportunities and Service Concepts for Sustainable Mobility*. 2013th edition. Berlin: Springer. ISBN 978-3-642-11344-4.

KRUPA, Matěj, 2019. *Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace*. Praha: Leges. Praktik (Leges). ISBN 978-807-5023-520.

PICHT, J., BOHÁČ, R., MORÁVEK, J., eds., 2017. *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer. 336 s. ISBN 978-80-7552-874-2.

SUNDARARAJAN, Arun, 2016. *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*. Massachusetts: The MIT Press. ISBN 0262034573.

Elektornické:

Auto na půl: Carsharing, 2018. *Auto na půl: První český carsharing* [online]. Brno [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.autonapul.cz/carsharing/>

Beat Sexism: OBTEŽOVÁNÍ NA ULICI A FENOMÉN "CAT-CALLING" [online], 2020. Beat Sexism, 11 [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://beatsexism.com/2020/11/14/obtezovani-na-ulici-a-fenomen-cat-calling/>

BESTREFERRALDRIVER: What Is Uber Green and How Does It Work?, 2022. *BESTREFERRALDRIVER* [online]. [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://bestreferraldriver.com/index.html>

BLYSTONE, Dan, 2022. Investopedia: The Story of Uber. *Investopedia* [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp>

Bolt: Bezpečně za volantem, 2023. *Bolt: Bezpečně za volantem* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://bolt.eu/cs-cz/driver/safety/>

Bolt: Bezpečnější jízdy s Boltem, 2023. *Bolt* [online]. [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://bolt.eu/cs-cz/rider/safety/>

Bolt: Empowering a million entrepreneurs, 2023. *Bolt*[online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://bolt.eu/en/careers/about-bolt/>

Bolt: Our story, 2023. *Bolt* [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://bolt.eu/en/careers/about-bolt/>

Bolt: Používání nouzové pomoci, 2021. *Bolt* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://support.taxify.eu/hc/cs/articles/360021772979-Použ%C3%ADván%C3%AD-nouzové-pomoci>

BoltBlog: Jak dát řidiči v aplikaci Bolt po jízdě spropitné, 2020. *BoltBlog* [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://blog.bolt.eu/cs/jak-dat-ridici-v-aplikaci-bolt-po-jizde-spropitne/>

Coimbra.pt, 2023. Coimbra.pt: SMTUC: análise técnica revela frota degradada e necessidade imperiosa de renovação [online]. [cit. 2023-03-08]. Dostupné z: <https://www.coimbra.pt/2023/01/smtuc-analise-tecnica-revela-frota-degradada-e-necessidade-imperiosa-de-renovacao/>

FELSON, Marcus a Joe L. SPAETH, 1978. Community Structure and Collaborative Consumption. *American behavioral scientist*[online]. Sage publications, 1978, **21**(4), 614 - 630 [cit. 2023-02-07]. Dostupné z: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/000276427802100411>

GCFGlobal: Sharing economy: What is ridesharing?, 2017. *GCFGlobal* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://edu.gcfglobal.org/en/sharingeconomy/what-is-ridesharing/1/>

HERN, Alex, 2015. Why the term 'sharing economy' needs to die. *The Guardian* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/technology/2015/oct/05/why-the-term-sharing-economy-needs-to-die>

HERZOG, Will, 2022. Ride-Hailing vs. Ride-Sharing: The Key Difference and Why It Matters. *Ecolane* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.ecolane.com/blog/ride-hailing-vs.-ride-sharing-the-key-difference-and-why-it-matters>

Hospodářská komora České republiky: Doporučení pro rozvoj sdílené ekonomiky [online], 2018. Hospodářská komora České republiky, 2018, 14 [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: https://www.khkmsk.cz/wp-content/uploads/2018/03/20180327_Doporučen%C3%AD-Hospodářské-komory-ke-sd%C3%ADlené-ekonomice.pdf

CHOVANCULIAK, Róbert, 2020. *Pokrok bez povolení: jak sdílená ekonomika, crowdfunding a kryptoměny změnily svět* [online]. Praha: Grada [cit. 2023-02-07]. Finance pro každého. ISBN ISBN978-80-271-1755-0. Dostupné z: <https://www.bookport.cz/kniha/pokrok-bez-povoleni-6148/>

IROZHLAS: Taxify končí v Ostravě, Olomouci, Plzni a Českých Budějovicích. Dál bude působit jen v Praze, 2018. *Česky rozhlas: iROZHLAS* [online]. Praha [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/ekonomika/taxify-ostava-ceske-budejovice-praha-plzen-olomouc-taxi_1812171226_dp

KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER, Aleksander KLJUČNIKOV a kol., 2017. *Sdílená ekonomika: Analýza dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím*

pomezí [online]. Praha: VŠPP, 82 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/Sdilená-ekonomika.pdf>

MACHADO, Cláudia, Nicolas DE SALLES HUE, Fernando BERSSANETI a José QUINTANILHA, 2018. An Overview of Shared Mobility. *Sustainability* [online]. **10**(12) [cit. 2023-02-09]. ISSN 2071-1050. Dostupné z: doi:10.3390/su10124342

MAREK, David, Václav FRANČE, Petr NĚMEC, Edita BOKOVÁ, Kateřina NOVOTNÁ a Kateřina, 2017. Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví. *Deloitte* [online]. 2017, 27 [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/cz/en/pages/deloitte-analytics/articles/sdilená-ekonomika-studie.html>

NEDOMA, Jakub a Sofie PETROVÁ, 2022. Nová oznamovací povinnost pro digitální platformy. *PRÁVNÍ PROSTOR* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/nova-oznamovaci-povinnost-pro-digitalni-platformy>

Novinky: Taxify v Ostravě, Olomouci, Plzni a Českých Budějovicích končí, 2018. *Novinky* [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-taxify-v-ostrave-olomouci-plzni-a-ceskych-budejovicich-konci-40262639>

Observador: Automóvel é o meio de transporte mais utilizado em Portugal [online], 2023. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: <https://observador.pt/2023/02/22/automovel-e-o-meio-de-transporte-mais-utilizado-em-portugal/>

OLECKÁ, Ivana a Kateřina IVANOVÁ, 2010. *METODOLOGIE VĚDECKO-VÝZKUMNÉ ČINNOSTI* [online]. Olomouc, 44 [cit. 2023-02-20]. ISSN ISBN 978-80-87240-33-5. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/47354706_Metodologie_vedecko-vyzkumne_cinnosti

PAPADOPOULOS, Ioannis a Marek VACOVSKÝ, 2021. *FDrive: Uber v ČR expanduje. Nově se svezete také v Plzni a Ostravě* [online]. [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://fdrive.cz/clanky/uber-v-cr-expanduje-nove-se-svezete-take-v-plzni-a-ostrave-7808>

PROFI CREDIT: Za cestování do práce utratí Češi v průměru více než tisícovku měsíčně, 2019. *PROFI CREDIT* [online]. [cit. 2023-03-14]. Dostupné z: <https://www.proficredit.cz/za-cestovani-do-prace-utrati-cesi-v-prumeru-vice-nez-tisicovku-mesicne>

PUNCHAR, Jiří, 2019. *Sdílená ekonomika a digitální platformy*. Brno. Dostupné také z: <https://is.muni.cz/th/gwc6f/>. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Safer journeys — Introducing in-app Rider SOS, 2020. *Blog.Bolt.eu* [online]. 2020 [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://blog.bolt.eu/en-za/safer-journeys-introducing-in-app-rider-sos/>

SHAHEEN, Susan, Adam COHEN, Nelson CHAN a Apaar BANSAL, 2020. Sharing strategies: carsharing, shared micromobility (bikesharing and scooter sharing),

transportation network companies, microtransit, and other innovative mobility modes. *Transportation Sustainability*[online]. 22 [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: doi.org/10.1016/B978-0-12-815167-9.00013-X 2020

SCHOLZOVÁ, Lucie, 2020. Dvě tváře sdílené ekonomiky. *Medium* [online]. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://medium.com/edtech-kisk/dv%C4%9B-tv%C3%A1re-sd%C3%ADlen%C4%9B-ekonomiky-8f83930765a>

Stopznasilneni: Statistika, 2009. *Stopznasilneni*[online]. Praha [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://stopznasilneni.ecn.cz/cz/znasilneni/statistika>

TREIJA, Ieva, 2016. EU-Startups: Uber, what? Taxify is the most popular taxi startup in the Baltics. *EU-Startups* [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.eu-startups.com/author/ieva-trejia/>

Uber Taxi: Co je a jak funguje Uber Taxi v Praze, Brně a České republice, 2023. *Uber Taxi* [online]. [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/>

Uber Taxi: Rozdíly mezi Uber, Liftago a Taxify přehledně, 2017. *Uber Taxi* [online]. [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/tipy/rozdily-mezi-uber-liftago-a-taxify-prehledne/>

Uber: Co je WAV, 2023. *Uber: Help* [online]. [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/riders/article/co-je-wav?nodeId=51c47a81-67c7-4286-91f5-79c6bc78f6a7>

Uber: Historie Uberu, 2023. *Uber: Newsroom*[online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/newsroom/history/>

Uber: Nabídka technologií Uberu, 2023. *Uber*[online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/about/uber-offerings/>

Uber: Newsroom, 2022. *Uber* [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: <https://www.uber.com/newsroom/safety-in-the-drivers-seat/>

Uber: Používej Uber ve městech po celém světě, 2023. *Uber* [online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.uber.com/global/cs/cities/>

Uber: Pracujeme na koncepci světa v pohybu, díky němuž se postupně celý mění k lepšímu, 2023. *Uber*[online]. [cit. 2023-02-12]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/about/>

Uber: Řid' s klidem, 2023. *Uber: Ježdění* [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/safety/>

Uber: US Safety Report, 2022. *Uber* [online]. San Francisco [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: https://uber.app.box.com/s/vkx4zgwy6sxx2t2618520xt35rix022h?uclink_id=827ebe52-3bb2-42ec-a7ae-c3689594bb3c

Úřad vlády ČR: *Analýza sdílené ekonomiky a digitální platform* [online], 2017. Úřad vlády ČR, 85 [cit. 2023-02-10]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

VEBER, J. a kol., 2016. *Sdílená ekonomika: „Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky“* [online]. Praha: VŠPP [cit. 2023-02-07]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>

Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

6.1 Seznam obrázků

Obrázek 1 Ukázka aplikace Bolt	Obrázek 2 Ukázka aplikace Uber	27
Obrázek 3 Ukázka aplikace Uber	Obrázek 4 Ukázka aplikace Bolt	27
Obrázek 5 Ukázka aplikace Uber	Obrázek 6 Ukázka aplikace Bolt	28
Obrázek 7 Finanční zabezpečení respondentů		37
Obrázek 8 Příjmy studentů a jejich četnost		38
<i>Obrázek 9 Příjmy studentů a jejich četnost</i>		38
Obrázek 10 Líbí se Vám princip sdílené ekonomiky?		39
Obrázek 11 Považujete ridesharing za pohodlný druh dopravy?		40
Obrázek 12 Považujete ridesharing za efektivní druh dopravy?		40
Obrázek 13 Budoucnost a rozšíření služeb ridesharingu?		41
Obrázek 14 Považujete ridesharing za etický?		42
Obrázek 15 Využívání ridesharingových služeb		43
Obrázek 16 Znáte společnosti Bolt nebo Uber?		44
Obrázek 17 Využíváte často tento typ dopravy?		44
Obrázek 18 Využíváte raději/ častěji MHD nebo ridesharing?		45
Obrázek 19 Využíváte raději Bolt nebo Uber?		47
Obrázek 20 Myslíte si, že je ridesharing bezpečný?		48
Obrázek 21 Přijde Vám průběh platebních transakcí při ridesharingu bezpečný?		49
Obrázek 22 Jaké jsou vaše měsíční výdaje při využívání ridesharingu?		50
Obrázek 23 Vnímání ridesharingu v porovnání s jinými druhy dopravy		52
Obrázek 24 Pociťujete vliv inflace na využívání ridesharingu?		52

6.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 Segmenty sdílené ekonomiky	18
--------------------------------------	----

Přílohy

Dotazníkové šetření pro studenty studující v Česku

Dotazníkové šetření pro studenty studující v Portugalsku

1. Znáte pojem ridesharing?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Ne

1. Do you know the term Ridesharing?*

Choose one option

Yes

No

2. Líbí se Vám tento princip sdílené ekonomiky?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Spiše ano

Nevím

Spiše ne

Ne

2. Do you like this principle of the sharing economy?*

Choose one option

Yes

Mostly yes

I don't know

Mostly no

No

3. Považujete tento druh dopravy za pohodlný?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Spiše ano

Nevím

Spiše ne

Ne

3. Do you consider this type of transportation comfortable?*

Choose one option

Yes

Mostly yes

I don't know

Mostly no

No

4. Považujete tento druh dopravy za efektivní?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Spiše ano

Nevím

Spiše ne

Ne

4. Do you consider this type of transportation effective?*

Choose one option

Yes

Mostly yes

I don't know

Mostly no

No

5. Myslíte si, že má tento typ dopravy budoucnost?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Spiše ano

Nevím

Spiše ne

Ne

5. Do you think this type of transport has a future?*

Choose one option

Yes

Mostly yes

I don't know

Mostly no

No

6. Chtěli byste rozšířit tento typ dopravy?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

6. Would you like this type of transport to be expanded?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

7. Považujete tento druh dopravy za etický?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

7. Do you consider this type of transport ethical?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

8. Využili jste někdy/Využíváte ridesharing?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Ne

8. Have you ever used/Do you use ridesharing?*

Choose one option

Yes
No

9. Znáte společnost Bolt nebo Uber?*

Vyberte jednu odpověď

Znám společnost Bolt
Znám společnost Uber
Znám obě společnosti
Neznám tyto společnosti

9. Do you know Bolt or Uber?*

Choose one option

I know Bolt
I know Uber
I know both companies
I don't know these companies

10. Využili jste/Využíváte možnost rozvozu jídla těmito společnostmi?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Ne

10. Have you ever used/are you using food delivery services by these companies?*

Choose one option

Yes
No

11. Pokud jste u předchozí otázky odpovědi ANO, byli jste spokojeni s těmito poskytnutými službami?*

Pokud jste odpověděli NE, tuto otázku přeskočte.

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

11. If you answered YES to the previous question, were you satisfied with the services provided?*

If you answered NO, skip this question.

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

12. Využíváte často tento typ dopravy?

Pokud ridesharing nevyužíváte, tuto otázku přeskočte

12. Do you use this type of transport often?

If you don't use ridesharing, skip this question

13. Využíváte ČASTĚJI ridesharing nebo městskou hromadnou dopravu?

Pokud ridesharing nevyužíváte, tuto otázku přeskočte

13. Do you use ridesharing or public transport MORE OFTEN?

If you don't use ridesharing, skip this question

14. Využíváte RADĚJI ridesharing nebo hromadnou městskou dopravu?

Pokud ridesharing nevyužíváte, tuto otázku přeskočte

14. Do you PREFER to use ridesharing or public transport?

If you don't use ridesharing, skip this question

15. Využíváte raději Bolt nebo Uber?

Pokud ridesharing nevyužíváte, tuto otázku přeskočte

15. Do you prefer Bolt or Uber?

If you don't use ridesharing, skip this question

16. Uvedte proč preferujete Bolt nebo Uber

Pokud ridesharing nevyužíváte nebo využíváte obě společnosti stejně, tuto otázku přeskočte

16. State why you prefer Bolt or Uber

If you don't use ridesharing or use both companies equally, skip this question

17. Proč nevyužíváte ridesharing?

Pokud ridesharing využíváte, tuto otázku přeskočte

17. Why you don't use ridesharing?

If you use ridesharing, skip this question

18. Pokud by se snížila cena, využívali byste ridesharing?

Pokud ridesharing využíváte, tuto otázku přeskočte

18. If the price of ridesharing got cheaper, would you use it?

If you use ridesharing, skip this question

19. Pokud by se rozšířila dostupnost služeb ridesharingu, využívali byste ho?

Pokud ridesharing využíváte, tuto otázku přeskočte

Ano

Ne

19. If the availability of ridesharing services became more widespread, would you use it?

If you use ridesharing, skip this question

Yes

No

20. Myslíš si, že je ridesharing bezpečný?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Spíše ano

Nevím

Spíše ne

Ne

20. Do you think ridesharing is safe?*

Choose one option

Yes

Mostly yes

I don't know

Mostly no

No

21. Znáte někoho nebo jste se vy sami někdy ocitli při ridesharingu v situaci, ve které jste se necítili bezpečně?*

Vyberte jednu odpověď

Ano

Ne

21. Do you know someone or have you been in a ridesharing situation where you didn't feel safe?*

Choose one option

Yes

No

22. Odpovězte, pokud jste v předchozí otázce zvolili odpověď ANO. Jinak tuto otázku přeskočte

Pokud situace nebyla nahlášena, 3. otázku přeskoč

	Ano	Ne	Nevím
Byla tato situace nahlášena policii?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Byla tato situace nahlášena dané společnosti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Řešila daná společnost tuto situaci?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

22. Please answer if you answered YES to the previous question. Otherwise, skip this question

If the situation has not been reported, skip question 3

	Yes	No	I don't know
Has this situation been reported to the police?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Has this situation been reported to the company?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Has the company addressed this situation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

23. Přejde vám průběh platebních transakcí při ridesharingu bezpečný?

Pokud ridesharing nevyžíváte, tuto otázku přeskočte

Ano

Ne

23. Do you think the process of payment transactions in ridesharing is safe?

If you don't use ridesharing, skip this question

Yes

No

24. Přejde vám celkově zabezpečení těchto služeb spolehlivé?

Pokud ridesharing nevyžíváte, tuto otázku přeskočte

Ano

Ne

24. Do you think the overall security of these services is reliable?

If you don't use ridesharing, skip this question

Yes

No

25. Jaké jsou vaše měsíční výdaje při využívání ridesharingu?*

Vyberte jednu odpověď

Méně než 100 Kč
100 - 300 Kč
300 - 500 Kč
500 - 1 000 Kč
1 000 - 2 000 Kč
Více než 2 000 Kč
Ridesharing nevyužívám

25. What are your monthly expenses when using ridesharing?*

Choose one option

Less than 4 euros
4 - 12 euros
12 - 21 euros
21 - 41 euros
41 - 82 euros
More than 82 euros
I don't use Ridesharing

26. Myslíte si, že je ridesharing úspornější varianta dopravy než městská hromadná doprava?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

26. Do you think that ridesharing is a more economical transport option than public transport?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

27. Myslíte si, že je ridesharing úspornější varianta dopravy než využívání taxi služeb?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

27. Do you think that ridesharing is a more economical transport option than using taxi services?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

28. Myslíte si, že je ridesharing úspornější varianta dopravy než vlastnit automobil?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

28. Do you think that ridesharing is a more economical transportation option than owning a car?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

29. Myslíte si, že je ridesharing úspornější varianta dopravy než využívání carsharingu?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

29. Do you think that ridesharing is a more economical transport option than using carsharing?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

30. Pociťujete vliv inflace na využívání ridesharingu?*

Vyberte jednu odpověď

Ano
Spíše ano
Nevím
Spíše ne
Ne

30. Do you feel the effect of inflation on ridesharing use?*

Choose one option

Yes
Mostly yes
I don't know
Mostly no
No

31. Jakého jste pohlaví?*

Vyberte jednu odpověď

Žena
Muž
Jiné

31. What gender are you?*

Vyberte jednu odpověď

Female
Male
Other

32. Kolik je Vám let?*

Vyberte jednu odpověď

15-18
19-25
26-35
36-50
51-60
65+

32. How old are you?*

Choose one option

15-18
19-25
26-35
36-50
51-60
65+

33. Kde máte trvalé bydliště?*

Vyberte jednu odpověď

Vesnice
Město do 5 000 obyvatel
Město do 50 000 obyvatel
Město do 100 000 obyvatel
Město nad 100 000 obyvatel

33. Where do you live permanently?*

Choose one option

Village
City of up to 5,000 inhabitants
City of up to 50,000 inhabitants
City of up to 100,000 inhabitants
A city of over 100,000 inhabitants

34. Jaké máte doposud dosažené vzdělání?*

Vyberte jednu odpověď

34. What education have you achieved so far?*

Choose one option

35. Jaký stupeň vzdělání nyní studujete?*

Vyberte jednu odpověď

35. What level of education are you currently studying?*

*

Choose one option

36. V jakém jste nyní ročníku?*

Vyberte jednu odpověď

36. What grade are you in now?*

Choose one option

37. Jaký je Váš měsíční příjem?*

Vyberte jednu odpověď

37. What is your monthly income?*

Choose one option

38. Jaký je Váš zdroj příjmu a jak častý tento příjem je?

*

Vyberte zdroj příjmu a zaškrtněte jej v poli, které souhlasí s četností tohoto příjmu. Pokud daný zdroj příjmu nemáte, zaškrtněte ho v prvním sloupečku s názvem NEMÁM TENTO ZDROJ PŘÍJMU

	Nemám tento zdroj příjmu	1x týdně	1x 14 dní	1x měsíčně	1x 3 měsíce	1x 6 měsíců	1x ročně
Brigáda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Částečný úvazek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plný úvazek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stipendium	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kapesné od rodiny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pracovní stáž	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jiné	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38. What is your source of income and how frequent is this income?*

Select the source of income and check the box that corresponds to the frequency of this income. If you do not have this source of income, check it in the first column titled I DON'T HAVE THIS SOURCE OF INCOME

	I don't have this source of income	1x week	1x 14 days	1x month	1x 3 months	1x 6 months	1x year
Short-term job	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Part time	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Full time	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scholarship	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pocket money from family	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internship	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>