

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

Sdílená ekonomika – Mobilita, carsharing

Kateřina Hladíková

© 2023 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kateřina Hladíková

Podnikání a administrativa

Název práce

Sdílená ekonomika – Mobilita, carsharing

Název anglicky

Sharing Economics

Cíle práce

Cílem práce je potvrdit nebo vyvrátit hypotézu, že lidé preferují využívání sdílené ekonomiky před využíváním běžných služeb a vlastních automobilů. Dílčími cíli je zjistit jaký vztah mají lidé ke carsharingu, jaké podněty je motivují k využívání, a jaké případné záporné vlivy v něm vidí.

Metodika

Práce je rozdělena do dvou částí. Teoretická část je zpracována na základě studia odborné literatury daného tématu.

Praktická část obsahuje dotazníkový výzkum, a následnou analýzu sebraných dat, a tím získání podkladů pro potvrzení nebo vyvrácení dříve stanovené hypotézy. Dotazník bude publikován v elektronické podobě.

Získané výsledky budou diskutovány a vyhodnoceny vzhledem k vytyčeným cílům.

Doporučený rozsah práce

30 – 50 stran

Klíčová slova

sdílená ekonomika, služby, mobilita, carsharing, sdílení, sdílené vozy, udržitelná doprava, dotazníkový výzkum

Doporučené zdroje informací

- Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends. International Journal of Sustainable Transportation [online]. 2013, 7(1.), 31 [cit. 2022-11-11]. ISSN 1556-8334. Dostupné z: <https://www-tandfonline-com.infozdroje.czu.cz/doi/full/10.1080/15568318.2012.660103>
- CHOVANCULIAK, R. – KUPKOVÁ, J. *Pokrok bez povolení : jak sdílená ekonomika, crowdfunding a kryptoměny změnily svět*. Praha: Grada, 2020. ISBN 978-80-271-1755-0.
- MEADOWS, D H. – MEADOWS, D L. – RANDERS, J. *The limits to growth : the 30-year update*. White River Junction: Chelsea Green Publishing Company, 2004. ISBN 978-1-931498-58-6.
- SEDLÁČEK, Tomáš a David GRAEBER. *Revoluční ekonomie: O systému a lidech*. Praha 3: 65. Pole, 2013. ISBN *Revoluční ekonomie: O systému a lidech*.

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 "Sdílená ekonomika – Mobilita, carsharing" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.března 2023

Poděkování

Ráda bych touto cestou vyjádřila upřímné poděkování Ing. Vlastislavovi Tůmovi za jeho trpělivost, podporu a cenné rady během psaní mé bakalářské práce. Byla to pro mě náročná ale zároveň inspirativní a zajímavá cesta, kterou bych bez Vaší pomoci nedokázala absolvovat.

Sdílená ekonomika – Mobilita, carsharing

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje velmi aktuálnímu tématu sdílené ekonomiky, mobilitou a carsharingem. Jejím cílem je prokázat nebo vyvrátit předpoklad, že lidé dávají přednost využívání sdílené ekonomiky a carsharingu před nabídkou běžných služeb a vlastních automobilů. Práce dále zkoumá vztah lidí ke sdílené ekonomice, identifikuje faktory, které by je mohly motivovat k častějšímu využívání a analyzuje negativní aspekty carsharingu, jak je vidí uživatelé. Důležitým cílem je také zjistit, proč lidé nevyužívají carsharing a co by je mohlo přilákat k jeho používání.

Práce se skládá z teoretické a praktické části. V první části je definována sdílená ekonomika na základě odborné literatury a dalších zdrojů. Nejprve se zaměřuje na historii sdílené ekonomiky a dále popisuje konkrétní příklady, včetně společností, které ji využívají. Kromě toho jsou zde také vymezeny výhody a nevýhody sdílené ekonomiky a představeny různé druhy carsharingu.

V praktické části práce je detailněji popsán provedený dotazníkový výzkum, který byl připraven s cílem získat relevantní data potřebná pro ověření nebo vyvrácení stanoveného předpokladu. Vyhodnocení výsledků je prezentováno pomocí grafů.

Klíčová slova: carsharing, dotazníkový výzkum, finance, mobilita, sdílená ekonomika, sdílené vozy, sdílení, služby, ubytování, udržitelná doprava

Sharing economy – Mobility, carsharing

Abstract

This bachelor thesis deals with the very topical issue of the sharing economy, mobility and carsharing. It aims to prove or disprove the assumption that people prefer to use the sharing economy and carsharing over conventional services and their own cars. The thesis also explores people's attitudes towards the sharing economy, identifies factors that might motivate them to use it more often and analyses the negative aspects of carsharing seen by users. An important objective is also to find out why people do not use carsharing and what might motivate them to use it.

The thesis consists of a theoretical and a practical part. The first part defines the sharing economy based on literature and other sources. It first looks at the history of the sharing economy and then describes specific examples, including companies that use it. In addition, it also defines the advantages and disadvantages of the sharing economy and introduces different types of carsharing.

In the practical part of the thesis, the questionnaire research conducted is described in more detail, which was prepatent in order to obtain the relevant data needed to verify or refute the stated assumptions. The evaluation of the results is presented by means of graphs.

Keywords: carsharing, survey research, finance, mobility, sharing economy, shared cars, sharing, services, accommodation, sustainable transportation

Obsah

1 Úvod	11
2 Cíl práce a metodika.....	12
2.1 Cíl práce.....	12
2.2 Metodika.....	12
3 Sdílená ekonomika.....	14
3.1 Historie sdílené ekonomiky	14
3.2 Příklady sdílené ekonomiky	15
3.2.1 Mobilita	15
3.2.2 Ubytování a couchsurfing.....	20
3.2.3 Finance	21
3.2.4 Filmy a hudba	22
3.3 Výhody sdílené ekonomiky	22
3.4 Nevýhody sdílené ekonomiky	23
3.5 Carsharing a jeho druhy.....	23
3.5.1 Round-trip carsharing.....	23
3.5.2 Free-floating carsharing	24
3.5.3 Peer-to-peer carsharing.....	24
4 Preference využívání sdílené ekonomiky a carsharingu.....	26
4.1 Vyhodnocení dotazníkového výzkumu	26
4.1.1 Sekce 1	27
4.1.2 Sekce 2	33
4.1.3 Sekce 3	43
5 Výsledky a diskuse.....	51
6 Závěr	54
7 Seznam použitých zdrojů	56
Přílohy.....	59

Seznam grafů

Graf 1: Počet sdílených aut v ČR v letech 2015 - 2022	17
Graf 2: Pohlaví respondentů	27
Graf 3: Věk respondentů	27
Graf 4: Původ respondentů	29
Graf 5: Přístup k automobilu	29
Graf 6: Vztah lidí k vlastnění auta a použití carsharingu	30
Graf 7: Nejčastější způsob dopravování	31
Graf 8: Služby sdílené ekonomiky	32
Graf 9: Využívání carsharingu	33
Graf 10: Spokojenost s jízdou	34
Graf 11: Četnost využívání automobilů	34
Graf 12: Carsharingové společnosti 1	35
Graf 13: Využití carsharingové společnosti	36
Graf 14: Odkud respondenti znají společnosti	37
Graf 15: Věkové kategorie uživatelů carsharingu	38
Graf 16: Důvody cesty automobilem	39
Graf 17: Výroky o sdílené ekonomice 1	40
Graf 18: Motivace k využití carsharingu	41
Graf 19: Motivace k vyššímu využívání carsharingu	42
Graf 20: Nevýhody carsharingu	43
Graf 21: Carsharingové společnosti 2	44
Graf 22: Důvody nevyužití carsharingu	45
Graf 23: Výroky o sdílené ekonomice 2	46
Graf 24: Motivace k využití carsharingu	47
Graf 25: Bariéry pro využití carsharingu	49

1 Úvod

Rozvoj moderních technologií a internetu umožnil vznik nového ekonomického konceptu, který se soustředí na sdílení nevyužitých zdrojů a služeb mezi lidmi. Tento koncept se nazývá sdílená ekonomika a stává se stále populárnějším po celém světě. Bude hrát významnou roli v životech současných i budoucích generací.

Moderní technologie sdílené ekonomice poskytly rychlé a snadné propojení nabídky s poptávkou. Sdílená ekonomika může být definována jako ekonomický systém založený na sdílení nevyužitých zdrojů mezi jednotlivci nebo skupinami, čímž se snižuje potřeba vlastnit vlastní zdroje a zvyšuje se jejich využití. Na jednu stranu tak mohou generovat příjmy a na stranu druhou přináší užitek. Sdílená ekonomika zahrnuje různé kategorie, například dopravu, bydlení, pracovní sílu nebo finanční služby. Příkladem dopravních služeb mohou být sdílené vozy neboli carsharing, sdílené jízdy neboli ridesharing, ale také sdílená kola, koloběžky nebo skútry.

Definice sdílené ekonomiky přesto není jednoznačná. Názory většiny odborníků se společně neshodují. Existují i taková odvětví ekonomiky, která někteří odborníci již nepovažují za součást tohoto konceptu, i když původní myšlenka sdílení statků a služeb byla zachována.

Sdílená ekonomika má potenciál zlepšit efektivitu a udržitelnost hospodářství, což má pozitivní dopad na životní prostředí a ekonomickou prosperitu. Tento koncept může také pomoci lidem snížit náklady na život a zvýšit jejich životní kvalitu tím, že umožní přístup k novým zdrojům a službám, které by jinak nebyly dostupné. Dalším přínosem je zvýšení společenského propojení a sdílení informací mezi lidmi, což může vést k větší spolupráci.

Toto téma bylo zvoleno pro bakalářskou práci z důvodu jeho aktuálnosti. V současné době je sdílená ekonomika velmi živé téma a má vliv na společnost. Studium tohoto tématu umožňuje lepší porozumění, jak sdílená ekonomika funguje v praxi a jak se mění chování spotřebitelů. Osobní zkušenosti s carsharingem a sdílenou ekonomikou také přináší do práce nové poznatky.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je potvrdit nebo vyvrátit hypotézu, která říká, že lidé preferují využívání sdílené ekonomiky obecně, a poté využívání sdílené ekonomiky zaměřené na carsharing, před využíváním běžných služeb a vlastních automobilů. Dílčím cílem je pak zjištění, jaký vztah mají lidé, ve všech věkových kategoriích, ke sdílené ekonomice a carsharingu, které faktory by je mohli motivovat k častějšímu využívání, a jaké zápory v něm lidé vidí. Také zjištění, které společnosti jsou známe mezi využiteli carsharingu, ale zároveň i mezi lidmi, kteří carsharing nevyužívají. Dalším důležitým cílem bakalářské práce je zjištění, z jakých důvodů carsharing lidé nevyužívají a co by je mohlo přilákat k jeho používání.

2.2 Metodika

Práce je rozdělena do dvou částí. Teoretická část je zpracována na základě studia odborné literatury daného tématu. Zabývá se vysvětlením a charakterizováním pojmu sdílená ekonomika a její historií. Bližším přiblížením některých nejrozšířenějších oborů, se kterými se sdílená ekonomika prolíná. Prvním charakterizovaným odvětvím je mobilita, která zahrnuje veškeré sdílené dopravní prostředky, jimiž jsou sdílená auta, kola, koloběžky nebo skútry. Také se zabývá odvětvími ubytování, financí, filmů a hudby. Dále se práce věnuje kladným a záporným hlediskům sdílené ekonomiky. V poslední části se zabývá samotným carsharingem, jež následně rozděluje na jeho nejzákladnější druhy, jimiž jsou round-trip carsharing, free-floating carsharing a peer-to-peer carsharing.

Na základě zpracované teoretické části práce je zpracována praktická část práce. V praktické části je obsažen dotazníkový výzkum, a následná analýza sebraných dat. Dotazníkový výzkum je prováděn elektronickou formou a vytvořen pomocí Google formuláře, který je následně publikován na sociálních sítích přes internetový odkaz. Výzkum je cílen na všechny věkové kategorie a neobsahuje žádné kritérium pro vyplnění. Dotazník obsahuje uzavřené a částečně otevřené otázky, které jsou zaměřené na dopravování, carsharing a využívání sdílené ekonomiky. V úvodu dotazníku je krátké uvedení do problematiky sdílené ekonomiky „Sdílená ekonomika je ekonomický systém, ve kterém lidé sdílejí jejich

nevyužitá aktiva s ostatními – jednoduše, pokud něco chceš a já to mám, půjčím ti to. Cílem výzkumu je zjistit jaký vztah mají lidé k carsharingu, jaké podněty je motivují k využívání a jaké záporné v něm vidí. Informace, které budou získány jsou anonymní a slouží pro výzkumné účely.“ V dotazníkovém výzkumu jsou nejprve uvedeny demografické otázky, poté otázky zaměřené na sdílenou ekonomiku pro všechny dotazované. Jedna otázka následovně dělí respondenty na ty, kteří využili carsharingové služby, a na ty, kteří je nevyužili. Pro odhalení chyb a doplnění chybějících odpovědí bylo před publikováním dotazníku osloveno přes sociální síť 25 lidí, kteří dotazník vyplnili nanečisto, ti poté nebyli zahrnuti do konečného počtu dotázaných. Primárním cílem praktické části práce je získání podkladů, které slouží k potvrzení nebo vyvrácení dříve stanovené hypotézy a vedlejších otázek. Na výsledky dotazníkového výzkumu navazují výsledky, diskuse a závěry bakalářské práce.

3 Sdílená ekonomika

Sdílená ekonomika, označována také pojmy spoluspotřebitelství, nebo sdílená spotřeba je model ekonomiky, který je založen na sdílení, výměnách, popřípadě půjčování komodit namísto jejich přímého vlastnictví. Jedná se v podstatě o obchod, při kterém jsou sdílena nevyužitá aktiva s ostatními, a to nejčastěji za poplatek. Do jeho současné podoby ho dostaly moderní technologie, které umožnily rychlé propojení nabídky s poptávkou. Sdílení se odehrává prostřednictvím webových stránek nebo mobilních aplikací. Je ovšem těžké sdílenou ekonomiku přesně definovat, jelikož se jedná o vcelku obsáhlý pojem a neexistuje její přesná definice. (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022) (Meadows, 1972) (Sedláček, 2013)

3.1 Historie sdílené ekonomiky

Lidé mají často dojem, že sdílená ekonomika je nový koncept propojený s moderní dobou. Ve skutečnosti se ale jedná o velmi starý nástroj využívaný pro snížení dopadů nízké produktivity ve dřívějších ekonomikách. Ve společnosti sdílená ekonomika není nic nového. Není to tak dávno kdy bylo sdílení vcelku běžné. Na vesnicích, v menších komunitách a po známostech se vždy uskutečňovaly výměny a půjčovali věci. Směna se uskutečňovala hlavně na základě důvěry, kterou k sobě obě strany měli. Postupem času se bohatství lidí zvyšovalo, a tak převládla chuť majetek vlastnit. Ze sdílení se stala pouze možnost místo nutnosti. Stěhování do měst také nepřispělo, a důvěra mezi lidmi polevila díky anonymitě, která vznikla. Sdílení se přestalo realizovat a stalo se obtížným. (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022) (Meadows, 1972) (Botsman, 2010)

K opětovnému rozmachu sdílené ekonomiky přispěla recese v letech 2008 a 2009, rozvoj moderních technologií a internetového připojení. Moderní technologie se postaraly o řešení problému s důvěrou, tu lidé nyní získávají pomocí recenzí nebo jiného způsobu hodnocení. Jednoduše si vyhledají, jestli je protistrana důvěryhodná, na základě čehož si pak rozmyslí, zda směnu chtějí uskutečnit či nikoli. (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022) (Chovanculiak, 2020)

3.2 Příklady sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika aktuálně figuruje v mnoha činnostech a má nespočet podob, jako je například doprava, ubytování, finance, a další. Je takřka nemožné všechny vyjmenovat a u každého mít uvedeny příklady. Cílem této kapitoly je výše přiblížit co se pod pojmem „sdílená ekonomika“ ve skutečnosti skrývá a ukázat si v jaké formě je možno ji vidět v praxi. Typickým rysem sdílené ekonomiky je využívání moderních technologií, které ji posunulo až do dnešní podoby. V základu se každá z následujících uvedených služeb neliší. Rozdíly jsou zřetelné hlavně v obchodních strategiích firem a jejich smýšlení, a samozřejmě v tom, co je sdíleno.

3.2.1 Mobilita

Téma sdílené ekonomiky v dopravě je rozvedeno podrobněji v této kapitole. Oblast dopravy je jednou z nejobsáhlejších a nejrozšířenějších forem sdílení. Služby poskytující automobily k pronájmu nebo domluvené sdílené jízdy jsou uskutečňovány stále častěji. Můžeme se setkat s pojmy jako carsharing, ridesharing, bikesharing, sdílené elektro koloběžky a skútry. Všechny tyto termíny jsou charakterizovány v následujících kapitolách. Společností poskytujících sdílení různých forem stále přibývá. Některé se zaměřují pouze na automobily a fungují více jako moderní služby pro půjčování aut. Jiné se zajímají i o problémy spojené s množstvím automobilů v dopravě, počty nevyužitých aut na parkovištích, anebo enviromentálními problémy. Sdílená auta, kola a koloběžky vidíme ve městech stále častěji. Pomocí aplikací v chytrých telefonech se dá jednoduše zarezervovat dopravní prostředek, a následně ho použít. Díky tomu může více uživatelů naplno využít potenciál nabízených dopravních prostředků, které tak nemusejí vlastnit. (Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trend, 2013)

MaaS – Mobility as a Service

Mobility as a service se rapidním způsobem snaží o změnu způsobu cestování ve městských oblastech po celém světě. Poprvé byl tento koncept představen v Helsinkách roku 2014. Díky MaaS službám stále více lidí ustupuje od zakoupení vlastního automobilu nebo jiného dopravního prostředku, a dává přednost službě, která sjednocuje možnosti více druhů dopravy, čímž uživatelům umožňuje snadnou rezervaci a platbu jízd pomocí mobilních

aplikací. Může se jednat jak už o sdílení automobilů, spolujízdy, jízdních kol, tak i koloběžek nebo skútrů. (Co znamená Mobility-as-a-Service, 2022)

Odhady některých analytiků naznačují, že do konce roku 2023 bude více než 2,3 miliard automobilových jízd nahrazeno službami MaaS. Momentálně nejrozšířenějším pomocníkem, který v České republice naplňuje vizi Maas konceptu je aplikace Citymove od společnosti ŠKODA AUTO. Zmíněná aplikace vypočítává nejlepší trasu městem do cílové destinace. Kombinuje při tom všechny možnosti dopravy a varianty cest. Nabízí možnost volby nejrychlejší nebo nejlevnější trasy, a také možnost s nejkratším podílem chůze mezi dopravními prostředky. Po výběru trasy umožní rezervaci a platbu všech prostředků potřebných pro přesun včetně poplatků za parkování, zjednodušuje a urychluje tak celý proces cestování. Momentálně aplikace funguje pouze v Praze a jejím nejbližším okolí. (Autonapůl, 2022) (Citymove, 2019) (Co znamená Mobility-as-a-Service, 2022)

Carsharing

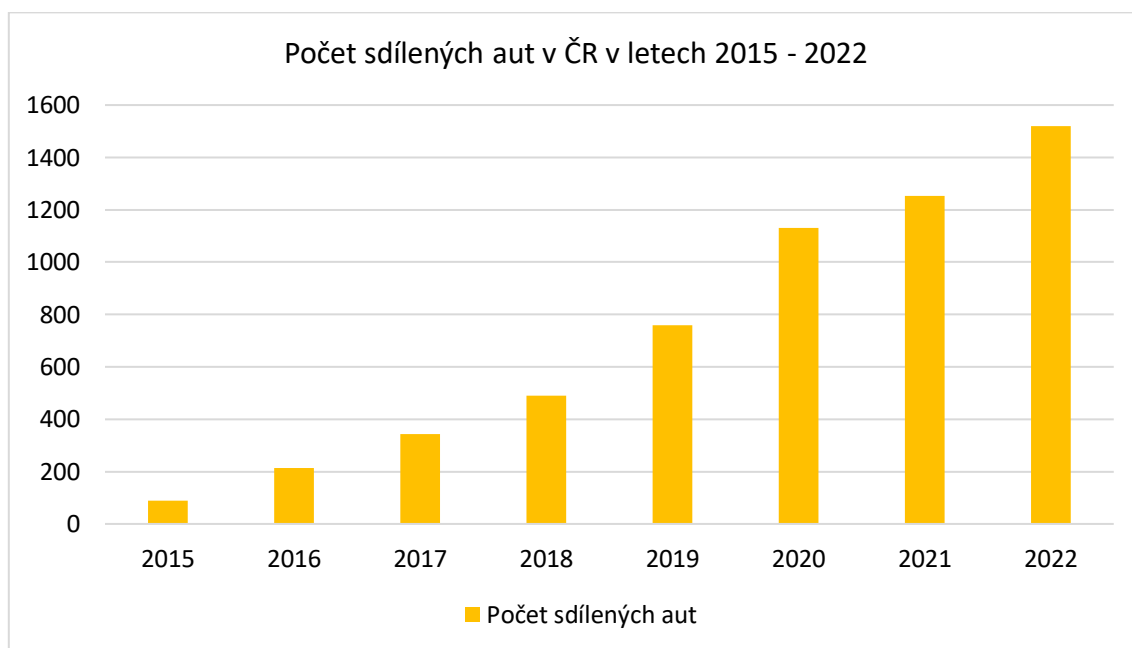
Pod pojmem carsharing se skrývají sdílená auta. Společnosti poskytující carsharing umožňují půjčit si auto na různé časové období. Některé nabízejí dokonce celodenní nebo víkendové balíčky za zvýhodněné ceny. Dávají tak možnost pronájmu automobilů na delší časové období, které je možno využít například na výlety, nebo rodinnou dovolenou. Vozy ale nejsou půjčovány pouze na dlouhodobější pronájem, nejčastěji se využívají právě ty krátkodobé, jedná se většinou o krátké cesty z jedné části města na druhou, nebo z města do přilehlého města. V České republice poskytuje sdílené automobily stále více společností. Nejvyužívanějšími z nich jsou Car4way, Anytime zaměřená na hybridní vozy značky Toyota, Auto napůl, HoppyGo od Škoda auto, nebo například studentský carsharing Uniqway. (AJO, 2022) (Anytime carsharing, 2022) (Autonapůl, 2022) (Car4way, 2022) (Carsharing, 2018) (Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trend, 2013) (Explaining carsharing supply across Western European cities, 2019) (HoppyGo, 2022) (Uniqway, 2022)

Služby tohoto typu fungují zatím jen v některých městech a oblastech. Auta se objednávají pomocí mobilní aplikace, která pro zákazníky najde nejbližší volné vozy v okolí. Platba probíhá taktéž prostřednictvím mobilní aplikace. Při registraci aplikace požádá o zadání údajů z kreditní karty a automaticky je provedena kontrolní platba, která bude zákazníkovi

vrácena. Cena za půjčení vozu se odvíjí od počtu najetých kilometrů a minut strávených pronájmem. Podle čeho bude zákazníkovi vypočítána cena závisí na tarifu, který je klientem zvolen. Některé společnosti poskytují možnost automobil krátkodobě zarezervovat. Bezplatná rezervace je pouze na několik desítek minut, ale čas je postačující na cestu a nalezení vozidla. Jízda je ukončena taktéž skrze aplikaci, nejprve je vyžadována fotografie auta, poté se vůz sám uzamkne. (Anytime carsharing, 2022)

Carsharing je stále oblíbenějším řešením mobility jak už ve světě, tak také v České republice. Počet sdílených automobilů v České republice stále roste. Asociace českého carsharingu uvádí na svém webu statistiky spojené s počty sdílených aut v dopravě. (Asociace Českého carsharingu, 2022)

Graf 1: Počet sdílených aut v ČR v letech 2015 - 2022



Zdroj: Asociace Českého carsharingu (Asociace Českého carsharingu, 2022)

Z výše uvedených statistik je patrné, že počet sdílených vozů stále narůstá. V roce, kdy se do České republiky carsharing teprve začal pomalu dostávat bylo k dispozici pouze necelých 100 vozidel. Oproti novým statistikám z roku 2022 je nárůst mnohonásobný. Některé teorie spekulují dokonce o tom, že běžná rodinná auta budou ve vzdálené budoucnosti nahrazena auty sdílenými. Průměrný využívaný čas soukromého vozidla je uváděn kolem 4 %, a podle statistik nyní jedno sdílené vozidlo dokáže nahradit

15 soukromých. (Asociace Českého carsharingu, 2022) (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022)

Již zmíněná Asociace Českého carsharingu nejen zpracovává statistiky ohledně sdílených aut, ale také zastupuje firmy, se kterými spolupracuje. Dokázala zajistit zákazníkům spolupracujících společností parkovací místa ve větších městech. Za parkování na různých městských zónách a placených parkovištích tak zákazník neplatí žádné poplatky. Poplatky za zaparkování vozů hradí společnost, která automobil poskytuje k pronájmu. (Asociace Českého carsharingu, 2022)

Výhod, které s sebou carsharing přináší je mnoho. Nejrozšířenější pozitivum je možnost využívat komfortu osobního automobilu, ale neplatit žádné náklady spojené s vlastněním vozidla. Vlastnění automobilu je finančně náročné a zároveň není jeho potenciál plně využit. O údržbu, servis, pojištění, poplatky, náklady na palivo atd. se postará firma která automobil vlastní. Carsharing však přináší i jiné výhody, například z enviromentálního hlediska je sdílení šetrnější než vlastnění vozu. Nejenže jsou odstraněny všechny náklady spojené s vlastněním vozu ale také si lidé, kteří chtějí využít sdílený vůz, nejprve rozmyslí, zda auto vůbec potřebují pro jejich cestu. Pro milovníky aut je carsharing vhodný díky novým vozům, které společnosti stále obnovují, také přidávají hybridní a elektrické vozy. Mohou si tedy nezávazně vyzkoušet, zda jim daný model auta vyhovuje a otestovat ho pro vlastní účely v běžném provozu. (Anytime carsharing, 2022) (HoppyGo, 2022) (Botsman, 2010)

Carsharing s sebou nese pouze plno výhod, ale také nevýhody. Podle studií se půjčení auta zákazníkovi vyplatí pouze pokud ročně najede do 10 000 km. Může se stát, že všechna auta budou obsazena, nebo nebudou v blízkosti. Při vlastnění automobilu, který čeká tam kde byl ponechaný, by tento problém neexistoval. Dále by se carsharingu dalo oponovat z enviromentálního hlediska, je sice šetrnější než vlastnění vozu, ale oproti hromadné dopravě není. Hromadná doprava totiž převeze mnohem více lidí než jeden automobil. (Autonapůl, 2022) (Anytime carsharing, 2022)

Ridesharing

Spolujízda je v základu podobná carsharingu, pronájem auta a následné svezení do cílové destinace. Rozdíl je v tom, že auto pro spolujízdu přijede pro „zákazníka“ i s řidičem. Řidiči,

kteří spolujízdu poskytují nejsou profesionálové a nejedná se o taxi služby. Jsou to lidé, kteří jedou na určité místo a jsou ochotni s sebou přibrat cestujícího. Pomocí spolujízdy mohou naplnit vozidlo, snížit cestovní náklady, zmenšit počet aut v dopravě a ulevit alespoň minimálně životnímu prostředí. Tím že v autě jede více lidí, než pouze jeden jsou sníženy emise. Řidiči jsou kontrolováni a ověřeni doklady, zákazník tak vždy ví předem s kým pojedou, navíc si může v případě více stejných jízd řidiče vybrat. Spolujízda se, stejně jako sdílená auta, rezervuje přes webovou stránku nebo aplikaci v telefonu. Rezervace je jednoduchá a rychlá, dá se pomocí ní ušetřit hlavně při cestování na dlouhé vzdálenosti, a je komfortnější než jízda hromadnou dopravou. Cena spolujízdy záleží na několika faktorech. Na vzdálenosti, času odjezdu, žádanosti jízdy a rozhodnutí řidiče. Příkladem firmy poskytující spolujízdu je společnost BlaBlaCar. Dříve existovala také aplikace Jízdomat, ta byla ale odkoupena již zmíněnou firmou BlaBlaCar. Mnoho spolujízd je ale inzerováno i na některých sociálních sítích, například ve Facebookových skupinách, nebo na delší cesty po Evropě je k dispozici webová stránka Jízdaspolu.cz. (BlaBlaCar, 2022)

Bikesharing

Sdílená kola jsou k dispozici ve většině rozsáhlejších měst. Jejich dostupnost je velmi dobrá, často jsou vidět zaparkovaná na chodnících v okolí městských center. Není proto obav, že by nebyla dostupná jako například spoje ve veřejné dopravě, nebo carsharingové vozy které nemají jedno určené místo ke stání a jejich pozice se může velmi často a rychle měnit. Jsou proto rychlejším způsobem přepravy, který je vhodný pro kratší jízdy do přibližně 3 km, a navíc jsou snadno použitelná i při opravách nebo uzavírkách silnic. Sdílená kola jsou prospěšná nejen pro rychlé spojení, ale také přispívají ke snížení množství dopravy ve městech, díky tomu jsou i šetrná k životnímu prostředí, ale hlavně jejich použití prospívá lidskému zdraví. Po odemknutí kola skrze aplikaci je možno jet kamkoliv kam je potřeba. Nutností je vrátit se do určených zón po ukončení jízdy. Kolo je následně uzamknuto taktéž pomocí aplikace, stlačením tlačítka ukončit jízdu. (Bikesharing, 2022) (Bikesharing, 2018) (Jak si půjčím kolo?, 2022)

Původní verze bikesharingu obsahovala pouze obrandovaná jízdní kola, nyní jsou poskytovány spíše elektrokola, nebo sdílené elektro koloběžky. V roce 2007 začala poprvé sdílená kola působit pod značkou Homeport. Dnes se v Praze během dvou měsíců, v období od 11. listopadu 2021 do 10. ledna 2022 vypůjčilo celkem 71 777 kol od 13 331 uživatelů.

Většina z nich službu využila vícekrát. V hlavním městě aktuálně provozují bikesharing společnosti Rekola, Homeport, Velonet a Lime. Některými dalšími známými společnostmi jsou například Nextbike, ČD Bike od Českých drah, nebo společnost Bolt. (Čtvrt roku sdílených kol s Lítačkou zdarma: 72 000 výpůjček a noví uživatelé i v zimě, 2022) (Rekola, 2022)

Sdílené elektro koloběžky a elektrické skútry

Elektrické koloběžky byly za poslední roky na obrovském vzestupu, ve městech se rozmohly více než sdílená kola, a jejich počet postupem času stále narůstá. V principu fungují stejně jako sdílená kola. Hlavní výhodou je jejich dostupnost a rychlost přesunu. Podobně na tom jsou i skútry, jejichž nejznámějším představitelem je společnost BeRider. Pro ty je typická nižší cena než za carsharingové vozy, rychlost a snadné parkování. Navíc jízda elektrickým skútreem neznečišťuje ovzduší a nezvyšuje hluk ve městech. (BeRider, 2022)

3.2.2 Ubytování a couchsurfing

Jedním z nejpopulárnějších typů sdílené ekonomiky je pronájem ubytování v jakékoliv podobě, může se jednat o dům, chatku, byt, pokoj, nebo pouze místo na spaní. Tyto ubytovací služby poskytují nevyužité obytné prostory a pronajímají je hlavně turistům a cestovatelům. Nejznámější a nepoužívanější firmou poskytující ubytovací služby tohoto typu je firma Airbnb. Funguje na principu vzájemných hodnocení pronajímatele a hosta. Přes aplikaci se obě strany dohodnou na způsobu pronajmutí, následná platba probíhá bezhotovostní formou a pro zvýšení bezpečnosti je použita dvoufázová platba. Peníze po zaplacení nejdříve uschová firma, a pokud vše proběhne v pořádku, firma peníze pře pošle hostiteli. Tato ochrana je vhodná pro hostitele i pro hosty. (AirBnb, 2022) (Stone, 2019)

Couchsurfing funguje na trochu podobném principu, a mezi cestovateli z celého světa je ještě oblíbenější. Většinou se jedná pouze o poskytnutí gauče nebo nafukovací matrace, ale čistě z dobročinného hlediska. Pronajímatel za přespání hostů nevyžaduje žádnou finanční částku. Cílem couchsurfingu je seznámení se s novými lidmi, poznání místních kultur a levné cestování po světě. I couchsurfing využívá systém pro vzájemné hodnocení, a tak se mohou protistrany navzájem prověřit pomocí recenzí. (Coachsurfing, 2023)

3.2.3 Finance

Dalším z odvětví, kde se sdílená ekonomika taktéž prosadila jsou finance. Dvěma nejrozsáhlejšími příklady jsou peer-to-peer půjčky, a takzvaný crowdfunding. Oba pojmy jsou stručně charakterizovány v následujících kapitolách, také zde jsou uvedeny nejznámější společnosti, které tyto služby poskytují.

Peer-to-peer půjčky

Díky peer-to-peer půjčkám mají lidé možnost zažádat o půjčku jakékoliv velikosti pomocí moderních technologií. Celá směna, jak už to u sdílené ekonomiky bývá, probíhá prostřednictvím internetu. Komunita lidí, nazývána také jako investoři, se složí na půjčku pro člověka, který si o půjčku zažádá. Půjčka tedy putuje k zákazníkovi od komunity lidí, nikoliv od banky. To investorům zajišťuje nižší riziko ztráty jejich financí a možnost své peníze investovat, na druhé straně žadatelům poskytuje příležitost získat finanční prostředky na cokoli, čímž mohou realizovat své nápady, překonat krizi, nebo realizovat věci, na které by ani od banky úvěr nedostali. Úroky z úvěru jsou různé, každá půjčka je ohodnocena jinou úrokovou sazbou v závislosti na různých faktorech. Faktem ale je, že úroky u peer-to-peer půjček bývají nižší než ty bankovní, a to právě kvůli více investorům, kteří se na poskytování částky složí. V České republice je velmi známý portál Zonky. (Zonky, 2022)

Crowdfunding

Příkladem je takzvaný crowdfunding. Název vznikl ze spojení dvou anglických slov crowd - dav, a funding, což znamená financování. Dalo by se tak říct, že crowdfunding znamená financování davem lidí, nebo také davové financování. Cílem je nabídnout potencionálním zákazníkům (neboli v případě crowdfundingu investorům) svůj produkt, který si od nás v podstatě předobjednají, čímž přispějí na rozjezd našeho byznysu nebo projektu. To je výhodné hlavně pro startupy, které nemají moc financí do začátku a díky crowdfundingu mohou získat potřebné zdroje. Mezi nejznámější crowdfundingové platformy patří zejména Kickstarter, Indiegogo nebo GoFundMe. V České republice to jsou například platformy HitHit, Startovač nebo Fundlift. (GoFundMe, 2022) (Kickstarter, 2023) (Startovač, 2023)

3.2.4 **Filmy a hudba**

Filmová a hudební díla se začala také u uživatelů prosazovat ve verzi sdílené ekonomiky. Většina z nich nechce hudbu a filmy vlastnit, ve fyzické, ani v digitální verzi. Platformy jako Netflix, Disney plus, Apple Music nebo Spotify poskytují uživatelům neomezený přístup k jejich obsahu za měsíční nebo roční poplatek. K dalším známým streamovacím platformám patří Google Music, Amazon Music, Amazon Prime, HBO go. Podobných platforem ale existuje mnoho. (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022)

V roce 2020 bylo v České republice podle Českého statistického úřadu zaznamenáno přibližně 400 tisíc uživatelů používajících placené hudební platformy. Jejich počet se od předešlého roku zvýšil o polovinu a stále narůstá. Evropskému průměru se ČR ale stále nepřibližuje. (Zájem Čechů o placený streaming hudby roste, 2021)

3.3 **Výhody sdílené ekonomiky**

Velkou výhodou sdílení je její komfort, který lidem přináší a dostupnost komodit, jehož vlastnění by si za normálních okolností lidé nemohli dovolit. Například pokud někdo nemá potřebné prostředky pro vlastnění automobilu, ale carsharingový vůz si jednou za čas má možnost doprát. Díky sdílení jsou také více využity kapacity v celé ekonomice. Věci, které mají pro někoho nulovou užitečnost, mohou mít stále tržní nebo užitnou hodnotu pro někoho jiného, i když jsou ostatními vnímány jako zastaralé, nebo nefunkční. Pro pronajímatele je forma sdílení možností pro generování dodatečného příjmu. Jednou z motivací lidí pro využívání sdílené ekonomiky bývá ekologie a možnost být pomocí ní šetrnější k životnímu prostředí. Ať už jde o automobily, které pokud je nikdo nevyužívá pouze stojí na místě, zatímco by je mohl využívat někdo jiný, tak například i sdílené zahrady, kde si lidé mohou pěstovat vlastní potraviny. Díky sdílení tak lidé mohou šetřit penězi a k tomu i přírodou. Právě úspora přírodních zdrojů je vnímána jako největší přínos sdílené ekonomiky. Rivalita, která u firem vznikla se dá taktéž vnímat jako forma výhody. Společnosti, nejen ty, které poskytují služby sdílené ekonomiky, se snaží být oproti konkurenci lepší. Pro zákazníky to znamená zkvalitňování nebo zlevňování statků a služeb. (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022) (Botsman, 2010)

3.4 Nevýhody sdílené ekonomiky

Nejvíce problémů je spojeno s ubytováním. Majitelé bytů, které nabízejí ke krátkodobému pronájmu často zvyšují ceny, čímž přispívají k růstu cen na trhu s nemovitostmi. Jsou také velkou konkurencí pro provozovatele hotelů, kteří díky tomu přicházejí o zisk a jsou nuceni snižovat ceny. Jsou nuceni zvyšovat výhody pro zákazníky a rozšiřovat nabídku. Velké množství pronajímatelů bytů nevlastní pouze jeden byt pro sdílení, ale více, čímž obcházejí zákon, který definuje pronajímání jako způsob podnikání. Často pronajímatelé skupují byty a tím vysídlují původní obyvatele, tento problém se ve velké míře rozrostl hlavně v Praze. Původní obyvatelé se díky turistům raději přestěhovali na komfortnější místa. Ubytovaní není ale jediným problémem sdílené ekonomiky. Nevýhody jsou viděny v každém odvětví. Carsharingová auta silně konkurují taxi službám, lidé raději zaplatí za půjčení automobilu, což je pro ně komfortnější než „složitě“ objednávat taxikáře. Carsharingové auto mohou mít k dispozici na pár kliknutí v telefonu. (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022) (Stone, 2019) (Botsman, 2010)

3.5 Carsharing a jeho druhy

Carsharing je již podrobně charakterizován v jedné z předchozích kapitol. V této kapitole jsou uvedeny a charakterizovány jeho druhy, kterými jsou round-trip carsharing, free-floating carsharing, a peer-to-peer carsharing.

3.5.1 Round-trip carsharing

Prvním druhem carsharingu je takzvaný round-trip carsharing. Dal by se velmi jednoduše popsat jako moderní půjčovna automobilů. Firma vlastní větší flotilu aut rozmístí automobily na určená místa nebo parkovací zóny. Lidé si auto předem rezervují pomocí webových stránek nebo mobilních aplikací, vyzvednou, a zase ho vrátí na předem určené místo. Vůz se odemyká pomocí aplikace nebo technologie vyvinuté pro tyto vozy, pomocí čipové karty. Platba se pak odvíjí od počtu najetých kilometrů a počtu rezervovaných hodin. (Autonapůl, 2022)

Round-trip carsharing se dále dělí na takzvaný station-based carsharing a zone-based. Oba jsou pojmenovány podle místa kde se automobil nachází. První z nich, station-based

carsharing, má ve městech svá vlastní parkovací místa, ty jsou většinou ještě označena logem firmy, od které je auto provozováno. Výhodou tohoto druhu je předčasná rezervace a jistota dodání automobilu, také rozmanitost dostupných modelů aut, od menších až po vícemístné dodávky. Druhou variantou je zone-based carsharing, ten umožňuje vozy vracet v parkovacích zónách, není pro ně určité místo kde se musí auto odevzdat a bývá díky tomu pohodlnější volbou. Auta tohoto druhu bývají využita 30 až 40 % času, oproti průměrným 4 % u soukromých aut je to nezanedbatelný rozdíl. (Autonapůl, 2022)

3.5.2 Free-floating carsharing

Flotily firem provozujících free-floating carsharing jsou většinou mnohem početnější. Některé provozují ve městech až tisícovky aut. Celé město bývá využito jako parkovací zóna, a tak může být auto převzato a odstaveno kdekoliv v daném městě. Možnost rezervace aut v tomto modelu nefunguje, jsou dostupné krátkodobé rezervace v řádech desítek minut, které jsou primárně určené pro nalezení a zkontrolování vozidla před cestou. Platba je vyčíslena pomocí najetých kilometrů nebo minut strávených jízdou, některé společnosti vypočítávají cenu podle kombinace obou zmíněných parametrů. Tento typ je využíván hlavně pro kratší jízdy v rámci města a cenově se přibližuje jízdám u taxi služeb. (Autonapůl, 2022)

Statistiky ukazují že průměrné využití jednoho automobilu tohoto typu je kolem 10 %. To se příliš neliší od soukromého vozu, společnosti jsou primárně zaměřeny na generaci zisku a nezajímají se ve větší míře o problémy spojené s dopravou ve velkých městech a počtem parkovacích míst, tyto vozy často stojí déle na jednom místě. (Autonapůl, 2022) (Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022)

3.5.3 Peer-to-peer carsharing

Nejnovějším druhem carsharingu je peer-to-peer carsharing, neboli sdílení soukromých vozů navzájem mezi lidmi. V tomto modelu lidé přes provozovatele carsharingových webů a aplikací nabízejí svoje soukromé vozy k pronájmu, provozovatel je v této roli pouze zprostředkovatel výpůjčky. Tento druh carsharingu nabízí pro vlastníka nevyužitého automobilu zajímavou možnost přivýdělku, a poptávajícím velký výběr vozů k pronájmu od příjemného kolektivu lidí. Minimální doba na vypůjčení bývá jeden den, je proto vhodnější

pro delší pronájmy. Při tomto typu je také nutnost osobního předání a podpisu smlouvy.
(Autonapůl, 2022)

4 Preference využívání sdílené ekonomiky a carsharingu

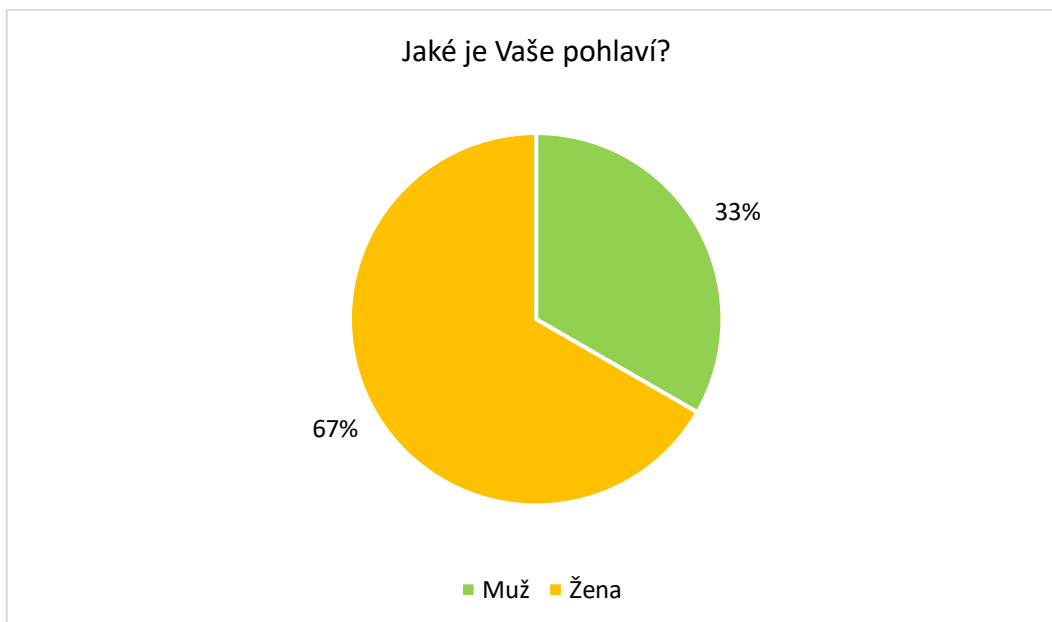
Dotazníkový výzkum, který se zabývá tématem sdílené ekonomiky a carsharingu, byl zaměřen na obyvatele ze všech věkových kategorií na území České a Slovenské republiky a sloužil pro získání podkladů pro zpracování praktické části bakalářské práce. Pomocí tohoto výzkumu bylo zkoumáno, jaký mají lidé vztah ke sdílené ekonomice, zda využívají její služby a služby carsharingu, také měla být potvrzena nebo vyvrácena hypotéza, která říká, že lidé preferují využívání sdílené ekonomiky, a poté využívání sdílené ekonomiky zaměřené na carsharing, před využíváním běžných služeb a vlastních automobilů. Dílčími cíli bylo zjistit, z jakých důvodů carsharing lidé nevyužívají a které faktory by je mohly motivovat k jeho využívání. Také zjistit zápory, které v carsharingu lidé vidí. Dále získat informace o tom, které společnosti jsou známé mezi uživateli carsharingu, ale zároveň i mezi lidmi, kteří carsharing nevyužívají.

4.1 Vyhodnocení dotazníkového výzkumu

Tato kapitola je zaměřená na podrobné shrnutí výsledků dotazníkového výzkumu a jejich interpretaci s ohledem na stanovené výzkumné cíle. Po publikování dotazníkového výzkumu se zúčastnilo celkem 126 respondentů.

4.1.1 Sekce 1

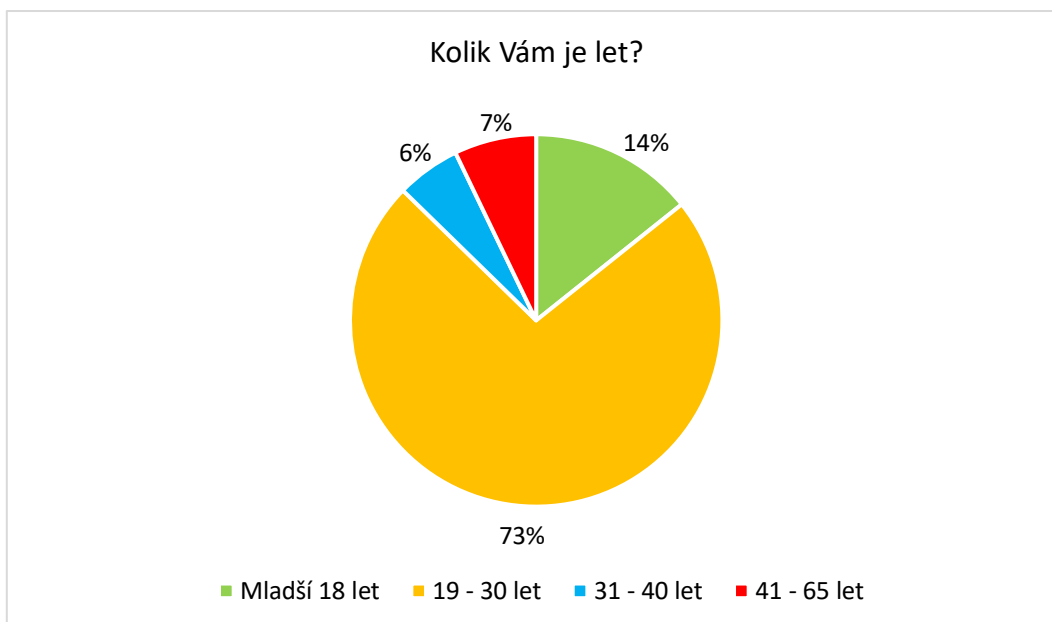
Graf 2: Pohlaví respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Jak již bylo uvedeno, na dotazníkový výzkum odpovědělo celkem 126 respondentů, z toho bylo 84 ženského pohlaví a 42 mužského pohlaví.

Graf 3: Věk respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Využívání carsharingu není omezeno pouze jednou věkovou skupinou lidí, ale existují faktory, jako např. individuální preference, nebo potřeby, které mohou rozhodnutí o využívání této služby ovlivnit. Z toho důvodu nebyla otázka věkově omezena a mohly se tak dotazníkového výzkumu zúčastnit všechny věkové kategorie obyvatel.

Věková skupina mladých lidí pod 18 let tvoří 14 % z celkového počtu respondentů v dotazníku. Mladí lidé byli do dotazníkového šetření zahrnuti z důvodu, že některé carsharingové služby v zahraničí poskytují vozy, které jsou určeny pro mladší populaci.

Nejpočetnější skupinou, která odpovídala na dotazník byli lidé ve věku 19 až 30 let, ti tvoří 73 %. Tato věková skupina má většinou vlastní finanční prostředky pro využití carsharingu, navíc pro ni carsharing může být ekonomicky a finančně výhodnější než vlastní automobil. Hlavně v případech, kdy auto využívají pouze občas. Také mohou vyzkoušet různé druhy a typy aut, např. větší, elektrická, s vyšší výbavou. Díky tomu mohou zjistit který automobil jim nejvíce vyhovuje, a na základě toho si ho v budoucnu pořídit.

Věková skupina obyvatel zastoupených v dotazníku ve věku od 31 do 40 let tvoří 6 %. Lidé v tomto věku většinou vlastní svůj automobil, který potřebují jak už pro osobní, tak pro pracovní život. Přesto jim carsharing může poskytnout vysokou flexibilitu, nebo usnadnit cestování a plánování jejich cest.

Ve věkové skupině 41 až 65 let odpovědělo 7 % dotázaných. To mohou být lidé, kteří chtějí vyzkoušet nové modely automobilů s moderními technologiemi, které by jim ulehčovali řízení, např. při ztrátě pozornosti jsou automobily, které auto bez zásahu řidiče udrží v pružích, nebo v případě nebezpečí zabrzdí. Tím vytvoří pro řidiče snazší a bezpečnější použití.

Na výběr byla i věková kategorie nad 66 let, ale žádný z respondentů v této věkové kategorii neodpovídal. To může být zapříčiněno tím, kde byl dotazník publikován. Sociální sítě využívají spíše mladí lidé, a tak se starší obyvatelstvo k dotazníkovému výzkumu nedostalo.

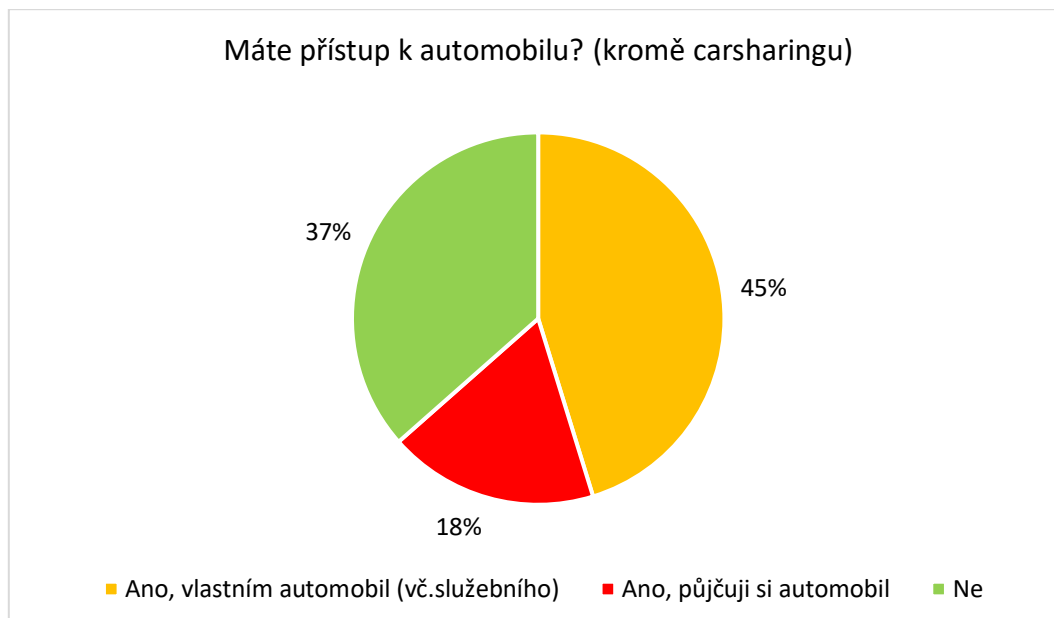
Graf 4: Původ respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Většinová část respondentů pochází z České republiky, 7 % ale také ze Slovenské republiky, a starší dotazovaní pochází z Československa.

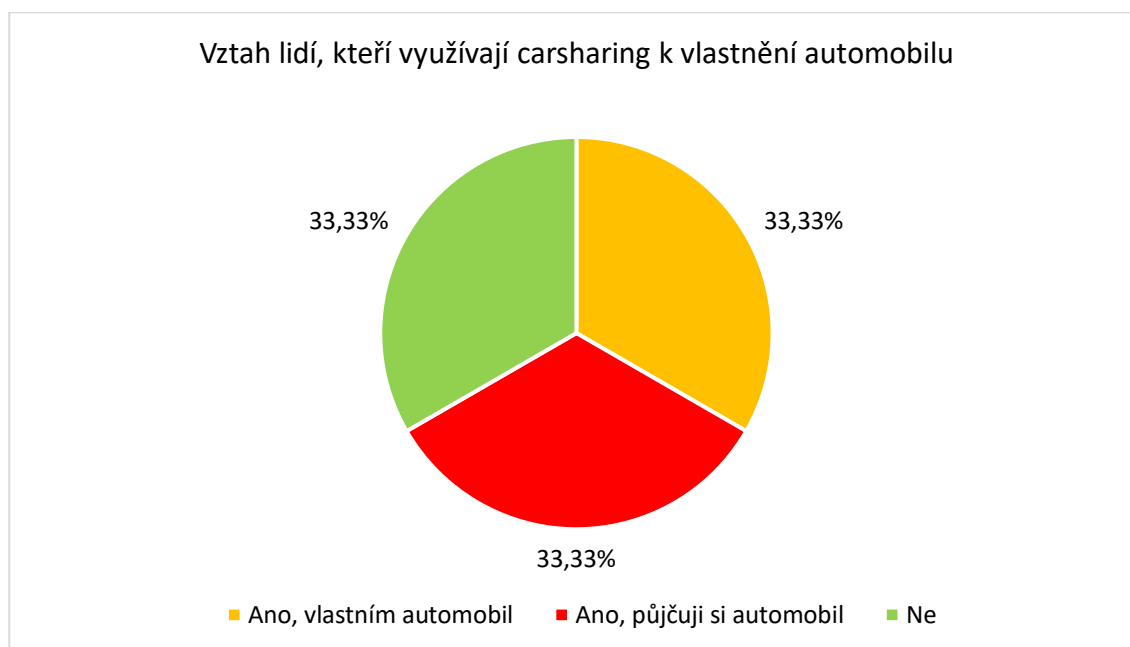
Graf 5: Přístup k automobilu



Zdroj: Vlastní zpracování

Tento graf zobrazuje odpovědi na otázku, zda mají respondenti přístup k automobilu, ať už tím, že ho vlastní, nebo tím, že si ho půjčují. Do půjčování automobilu nejsou zařazeny služby carsharingu. Z grafu lze vyčíst, že 45 % dotázaných vybralo možnost „Ano, vlastním automobil (vč. služebního)“. I lidé vlastníci automobil mohou využívat služeb carsharingu, třeba pro vyzkoušení nových modelů a moderních technologií zavedených v novějších automobilech. Přístup k automobilu tím, že si ho půjčují má 18 % dotázaných. Zbýlých 37 % automobil nevlastní, ani k němu nemají přístup. Důvodů, proč nevlastní automobil může být mnoho, např. finanční zdroje, nebo jednoduše preferují veřejnou dopravu před držením automobilu. Celkově lze říci, že naprostá většina respondentů přístup k automobilu mají.

Graf 6: Vztah lidí k vlastnění auta a použití carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

Pro přehled o lidech, kteří využívají carsharing byl vytvořen následující graf. Ten zobrazuje respondenty, kteří využívají carsharingové služby a jejich vztah k vlastnění automobilu. Důvody pro vlastnění nebo nevlastnění mohou být různé, přesto carsharing využívají dle získaných dat všechny kategorie lidí.

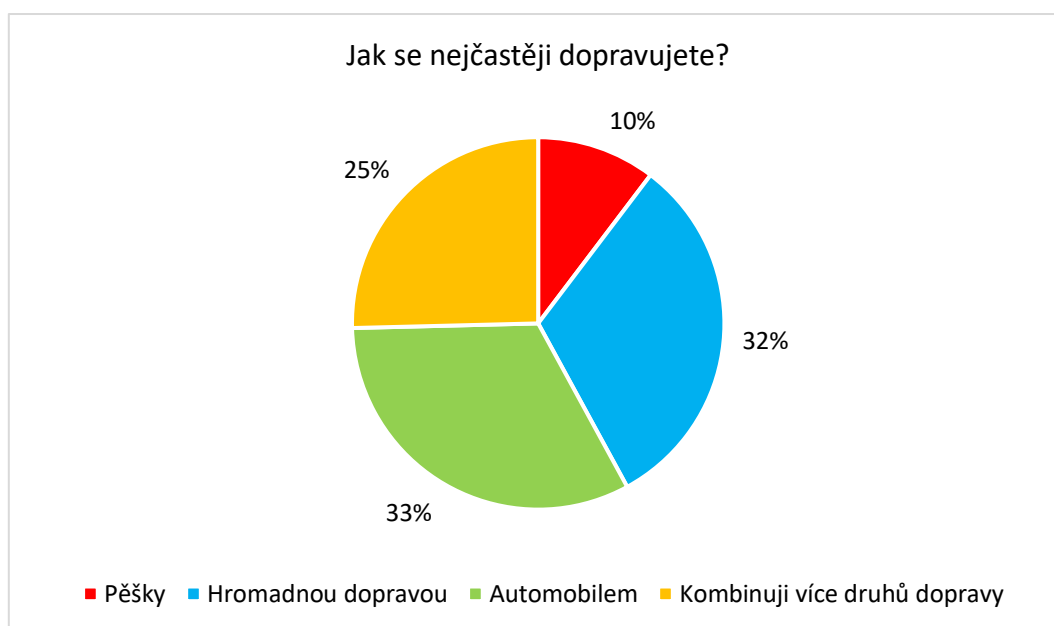
Na grafu lze vidět, že carsharing využívají všichni bez ohledu na vlastnění automobilu. Lidé vlastníci automobil ho mohou využívat jako doplněk k vlastnímu automobilu, např. pro

kratší jízdy ve městě, kde může být parkování vlastního automobilu obtížné. Nebo v situacích, kdy jejich vlastní automobil nemají k dispozici, např. při opravách v servisu.

Lidé, kteří si zase automobil půjčují mohou carsharing využít ve chvílích, kdy je obsazený jeho vlastníkem. Nejčastěji se automobily půjčují v rodině, pokud tedy automobil využívá zrovna jiný rodinný příslušník, tak carsharingový vůz může být rychlým a efektivním řešením.

Pokud naopak lidé automobil nevlastní, carsharing jim poskytuje výhodnou alternativu dopravování. Mohou auto využívat bez placení servisu, pojištění a dalších nákladů, které jsou s držením automobilu spojeny. Tímto způsobem je možno ušetřit peníze, ale také snížit emise v ovzduší.

Graf 7: Nejčastější způsob dopravování

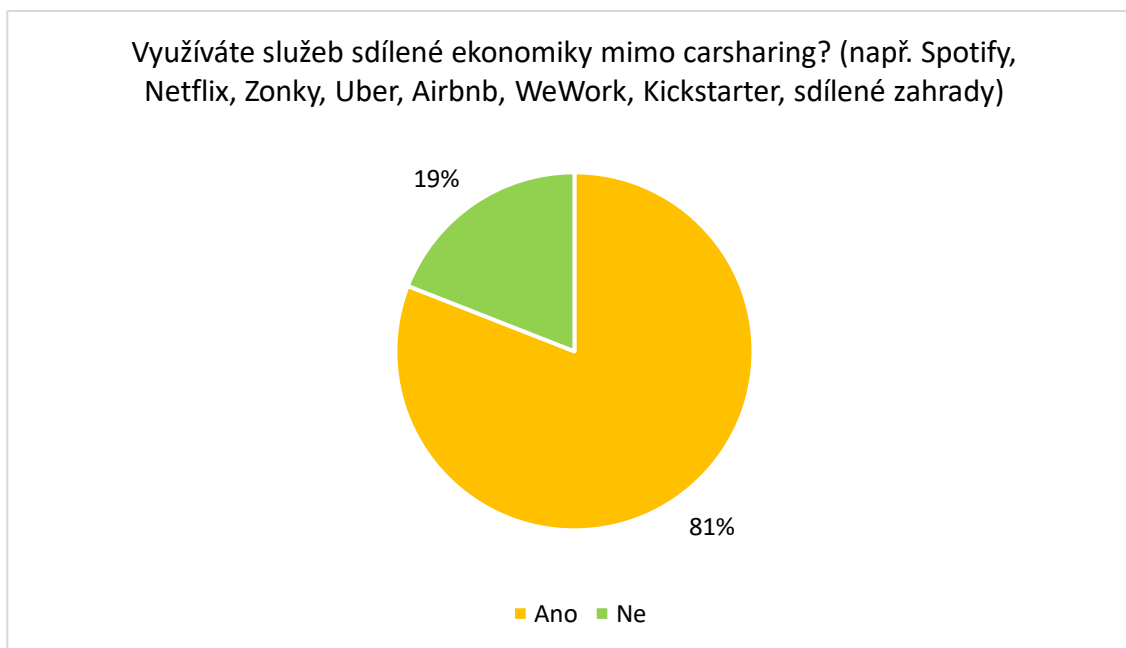


Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 7 ukazuje, jak se lidé nejčastěji dopravují. Nejvíce lidí, tedy 33 % používá pro přepravu automobil, ten je pohodlný a flexibilní. Hromadnou dopravou se přepravuje 32 % respondentů, tím omezují dopravní zácpy, navíc je hromadná doprava levný způsob přepravy. Zajímavé je, že 25 % lidí kombinuje více druhů dopravy. To znamená, že nejsou závislí pouze na jednom druhu, ale snaží se nalézt různé druhy dopravy, aby byla jejich cesta nejefektivnější. Pouze 10 % dotázaných se pohybuje nejčastěji pěšky, malé procento lidí

pohybujících se pěšky může být způsobeno nedostatkem bezpečných tras pro pěší, ale také v důsledku vzdálenosti. Chůze je sice nejzdravější a nejekologičtější způsobem dopravy, je ale vhodná pro kratší vzdálenosti.

Graf 8: Služby sdílené ekonomiky

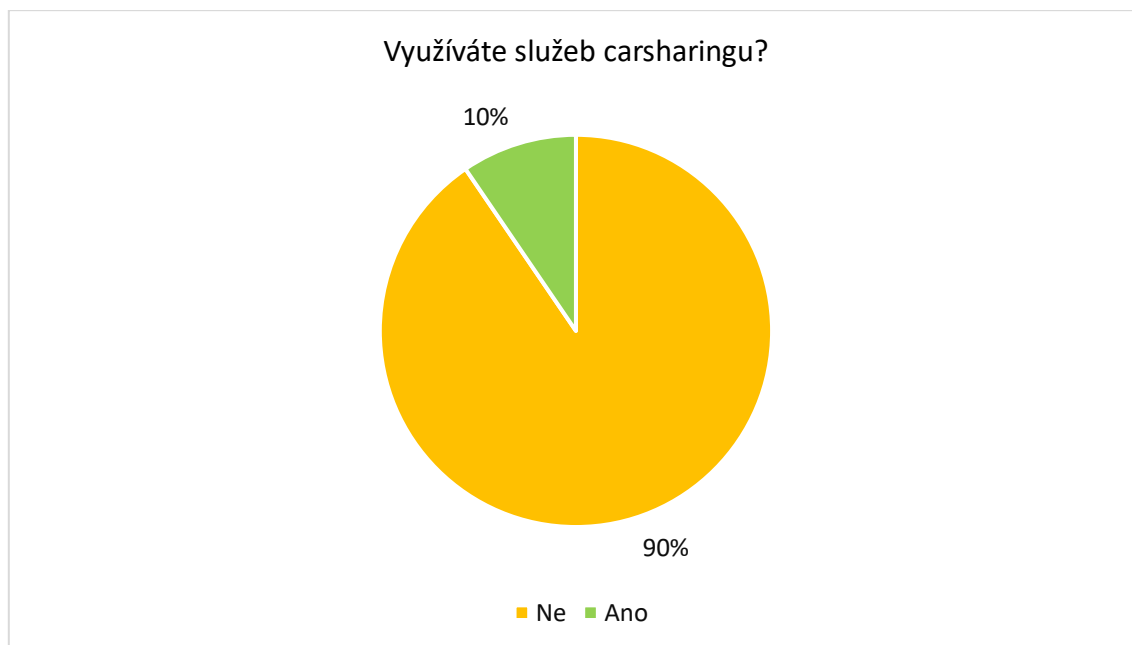


Zdroj: Vlastní zpracování

Z odpovědí otázku, zda respondenti využívají služeb sdílené ekonomiky mimo carsharing, je možno vidět, že většina dotázaných využívá některou z forem sdílené ekonomiky. Sdílená ekonomika poskytuje širokou škálu služeb a produktů, které mohou být pro respondenty atraktivní. Uvedené služby Spotify, Netflix, Zonky, Uber, AirBnb, WeWork, Kickstarter nebo sdílené zahrady mohou snížit náklady pro jejich uživatele a zároveň jsou pohodlné při využití. Tím se stávají mezi populací velmi oblíbenými a využívanými.

Respondenti, kteří na otázku odpověděli záporně se od sebe žádným způsobem nerozlišují, např. podle pohlaví nebo podle věku. Jejich důvody pro nevyužívání služeb sdílené ekonomiky mohou být různé, např. nedostatek důvěry ve společnosti, které služby poskytují, obavy o své soukromí a osobní údaje, nevědí že tyto služby existují nebo jednoduše nepreferují tyto služby před jinými. Tyto důvody mohou být velmi rozmanité a u každého jedince jiné.

Graf 9: Využívání carsharingu



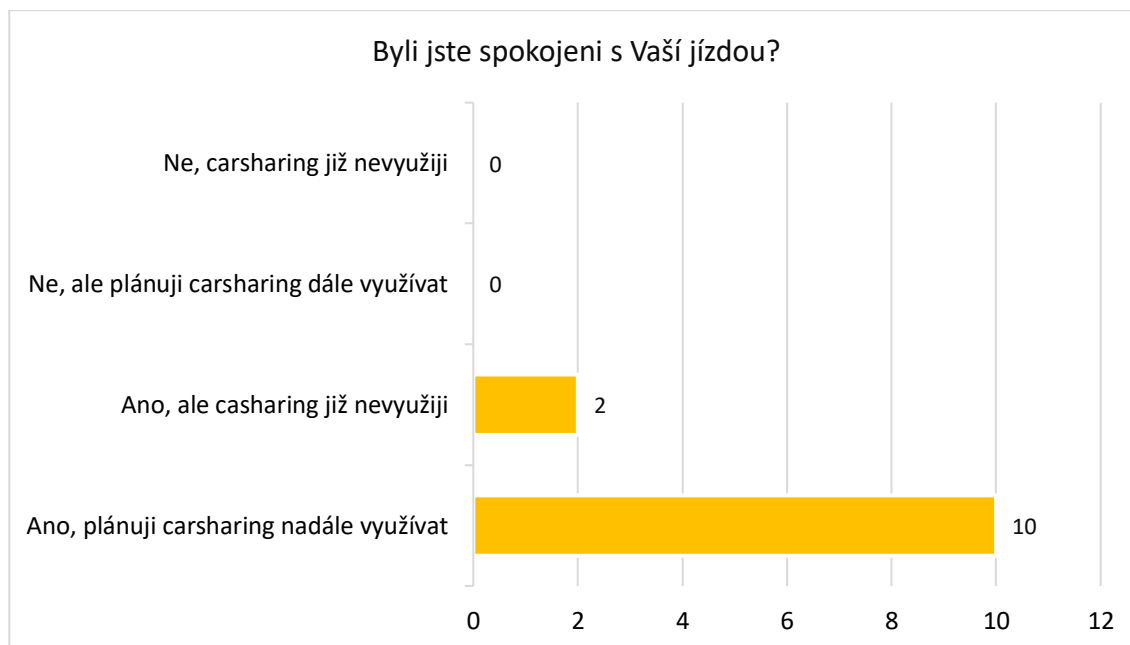
Zdroj: Vlastní zpracování

Otázka, zda dotazovaní využívají služeb carsharingu byla poslední otázkou z první sekce, na kterou odpovídal každý z 126 respondentů, následující otázky se dělí podle toho, zda bylo odpovězeno na tuto otázku kladně, či záporně. Dvanáct dotázaných zodpovědělo, že služeb carsharingu využívá, a zbývajících 114 carsharing ještě nikdy nevyužilo. Z věkové kategorie mladší než 18 let a 41 – 65 let nikdo na tuto otázku neodpověděl kladně. Z výsledků může být tedy patrné, že mladí lidé a starší lidé carsharing spíše nevyužívají.

4.1.2 Sekce 2

Tato kapitola je zaměřena na respondenty, kteří v předchozí otázce, kterou zobrazuje Graf 9 odpověděli kladně. Proto jsou otázky v této sekci orientovány na uživatele carsharingových služeb. Dotázaných, kteří využívají carsharingové služby odpovědělo 12. To je 9,5 % z celkového počtu všech respondentů.

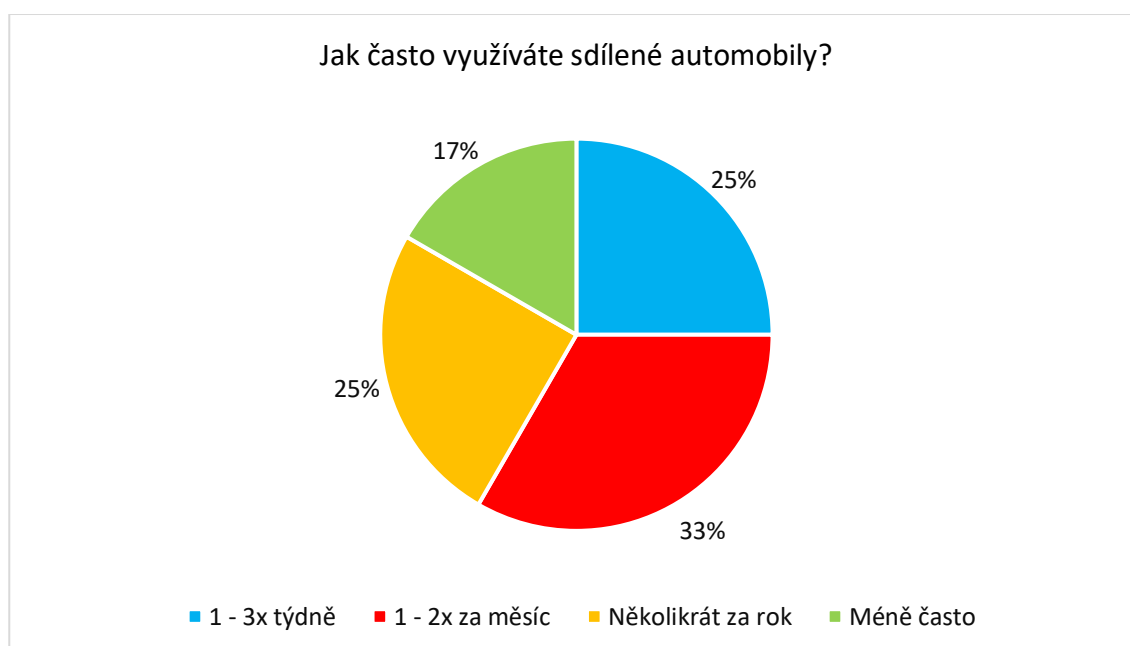
Graf 10: Spokojenost s jízdou



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf zobrazuje výsledky otázky „Byli jste spokojeni s Vaší jízdou?“ a ukazuje, že všichni, kteří carsharing využili spokojeni byli. Někteří z nich carsharing ale neplánují využívat, konkrétně 16,7 % z nich.

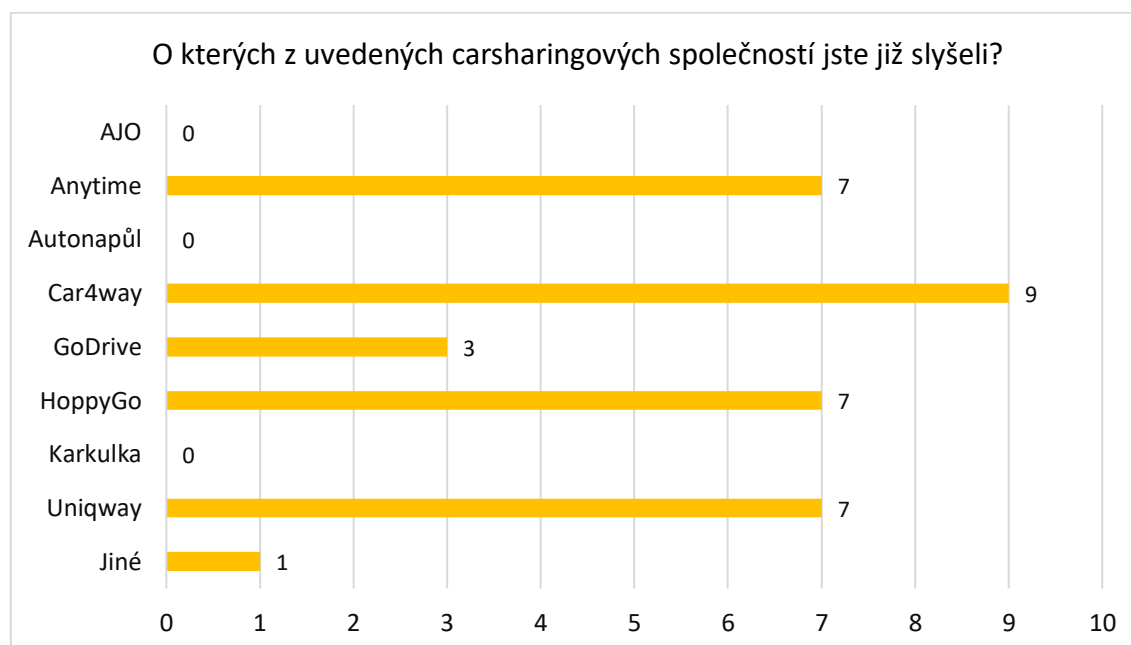
Graf 11: Četnost využívání automobilů



Zdroj: Vlastní zpracování

V tomto grafu jsou uvedeny čtyři kategorie četnosti využívání sdílených automobilů. Z výsledků grafu vyplývá, že největší skupina respondentů (33 %) uvedla, že využívají sdílené automobily 1 – 2x za měsíc. Dvě druhé nejpočetnější skupiny respondentů, obě mají podíl 25 %, uvedli, že využívají carsharing 1 – 3x týdně a několikrát za měsíc. Poslední skupina respondentů uvádí, že sdílená auta využívají méně často. Tam mohou spadat i ti, kteří carsharing využili pouze jednou a již ho dále neplánují používat.

Graf 12: Carsharingové společnosti 1



Zdroj: Vlastní zpracování

V příslušném grafu jsou uvedeny společnosti, které respondenti znají. Jako nejznámější je označena carsharingová společnost Car4way, dalšími známými jsou pak Anytime, HoppyGo a studentský carsharing Uniqway. Naopak mezi společnostmi, které dotazovaní neznají spadá první Český carsharing Autonapůl, Pražský a Brněnský carsharing AJO a Plzeňský carsharing Karkulka.

Nejzajímavější odpověď je uvedena pod „Jiné“, dotázaný zde uvedl, že využívá společnost, která se nazývá Poparide. Poparide je společnost působící na území Kanady, kde umožňuje vyhledávání spolujízdy. Dává důklad na bezpečnost jejich zákazníků a na jejich webové stránce se chlubí ušetřeným CO2. Od roku 2015 ho bylo díky spolujízdám ušetřeno již 11 000 tun. (Poparide, 2023)

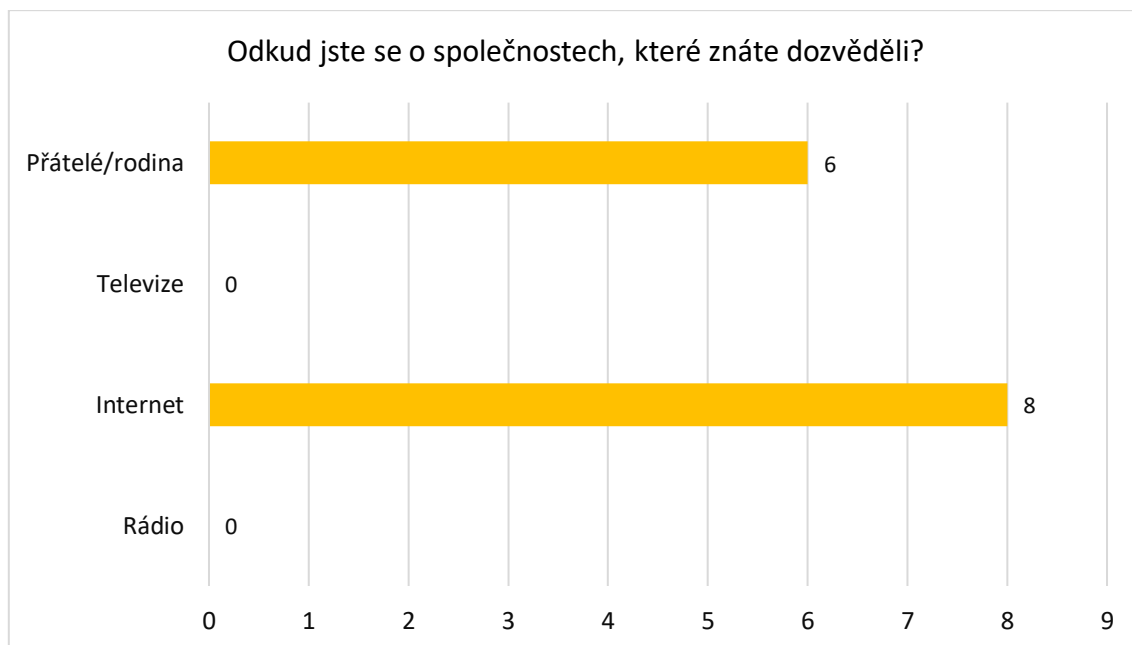
Graf 13: Využité carsharingové společnosti



Zdroj: Vlastní zpracování

Navazující otázka měla zjistit jaký je rozdíl mezi společnostmi, které respondenti znají a společnostmi, které již v minulosti využili. Při porovnání Grafu 11 s Grafem 12 je zřejmé, že nejznámější a zároveň nejpoužívanější firmou u respondentů je Car4way. V obou otázkách je uvedena jako nejpočetnější odpověď. Druhou nejvyužívanější společností je firma Anytime, kterou využilo jen o jednoho dotázaného méně než společnost Car4way. Zbylé společnosti jsou respondenty využívány méně. Jeden z dotázaných, jak už při předchozí otázce uvedl, že využil služby Kanadské společnosti Poparide.

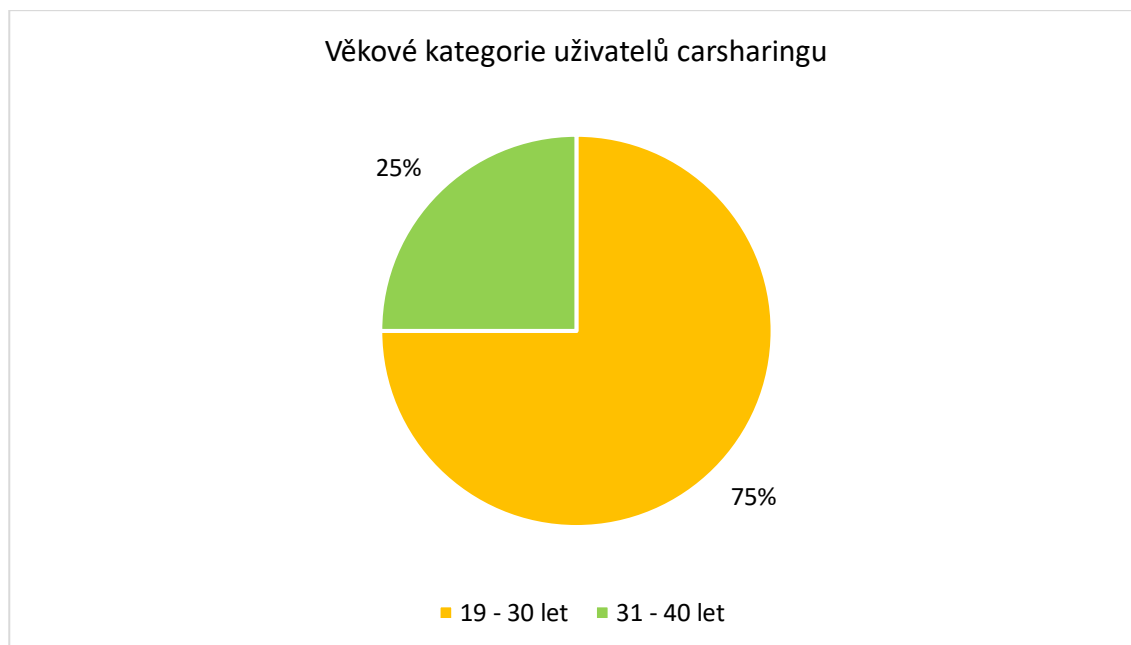
Graf 14: Odkud respondenti znají společnosti



Zdroj: Vlastní zpracování

Nejvíce používaným zdrojem informací o společnostech, které poskytují carsharingové služby pro uživatele carsharingu je internet, ale také přátelé nebo rodina. Žádný z respondentů neuvádí jako zdroj informací televizi, nebo rádio. Pro větší přehled byl vytvořen následující graf, který ukazuje věkové kategorie uživatelů carsharingu.

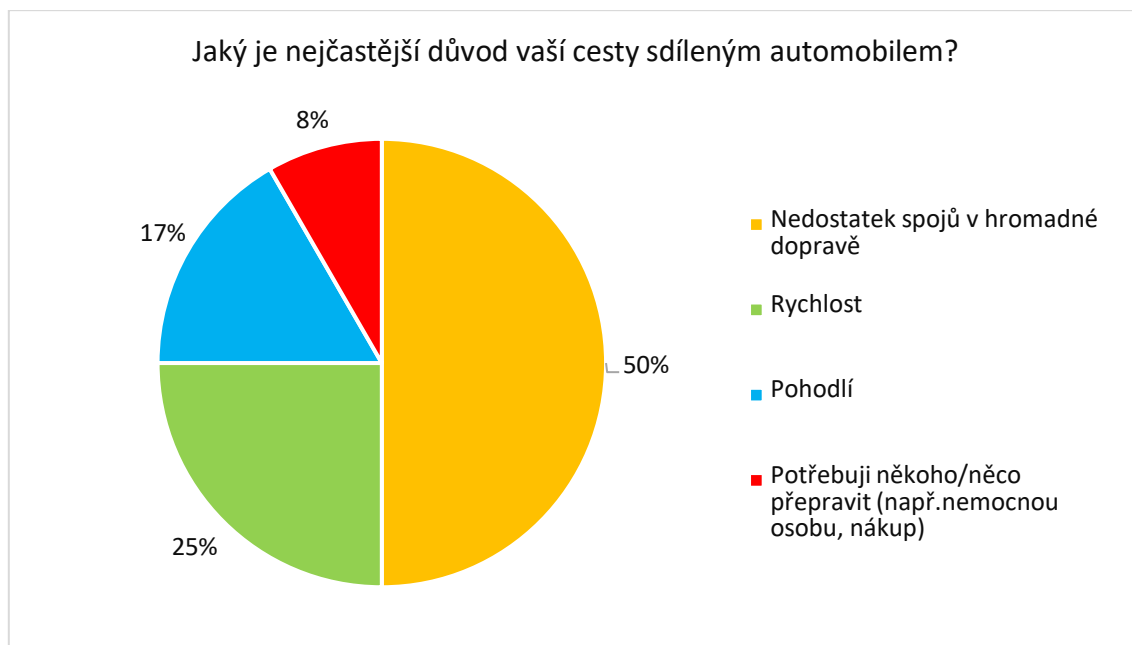
Graf 15: Věkové kategorie uživatelů carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

Pro přesnější pochopení Grafu 14 byl vytvořen Graf 15. Z něj je patrné, že tři čtvrtiny respondentů, kteří využívají carsharingu spadají do věkové kategorie 19 až 30 let. Mladí lidé preferují moderní technologie jako zdroj informací. To může odůvodňovat výsledky otázky z předchozího grafu. Zbytek uživatelů carsharingu je z věkové kategorie 31 až 40 let.

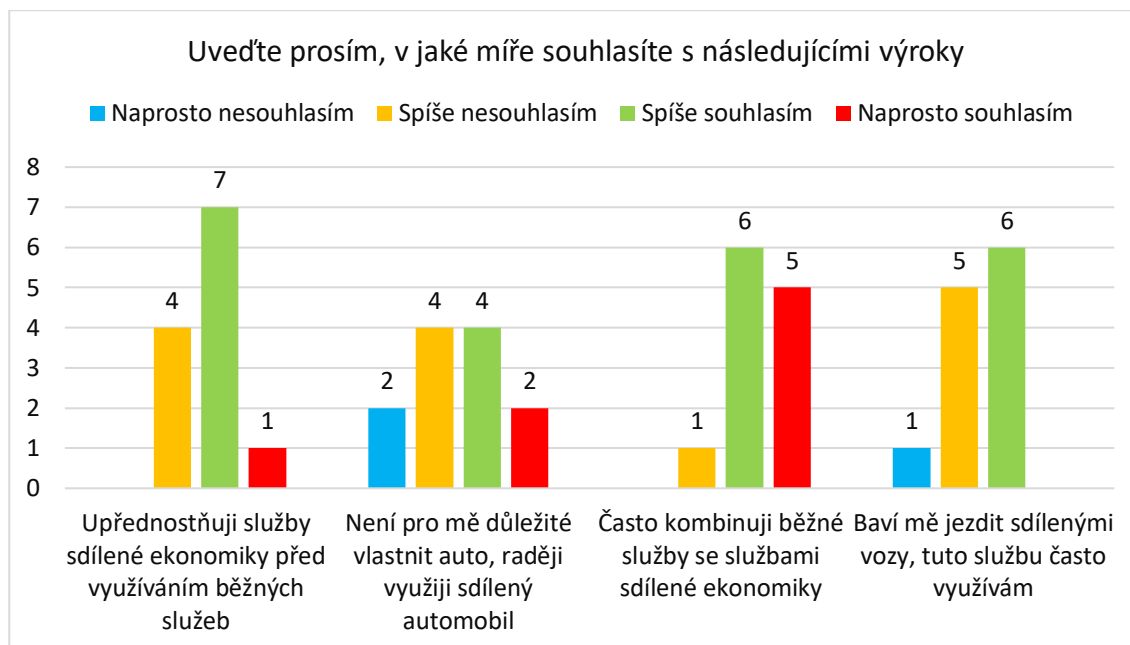
Graf 16: Důvody cesty automobilem



Zdroj: Vlastní zpracování

Polovina odpovědí udává, že nejčastějším důvodem cesty sdíleným automobilem je nedostatek spojů ve městské hromadné dopravě, většinou je tedy carsharing využíván z důvodu, že dotazovaní nemají v určitém momentu lepší možnost cestování. Jednu čtvrtinu z odpovědí pak tvoří rychlost zapůjčení automobilu, auto se dá půjčit na pár kliknutí v telefonu, čímž šetří velkou část času. Další významnou část tvoří pohodlí v automobilu, někteří respondenti tedy preferují pohodlnou cestu automobilem před jinými způsoby dopravy. Na výběr v této otázce byla i možnost „Baví mě zkoušet nové vozy“, tu ale žádný z respondentů nevybral.

Graf 17: Výroky o sdílené ekonomice 1



Zdroj: Vlastní zpracování

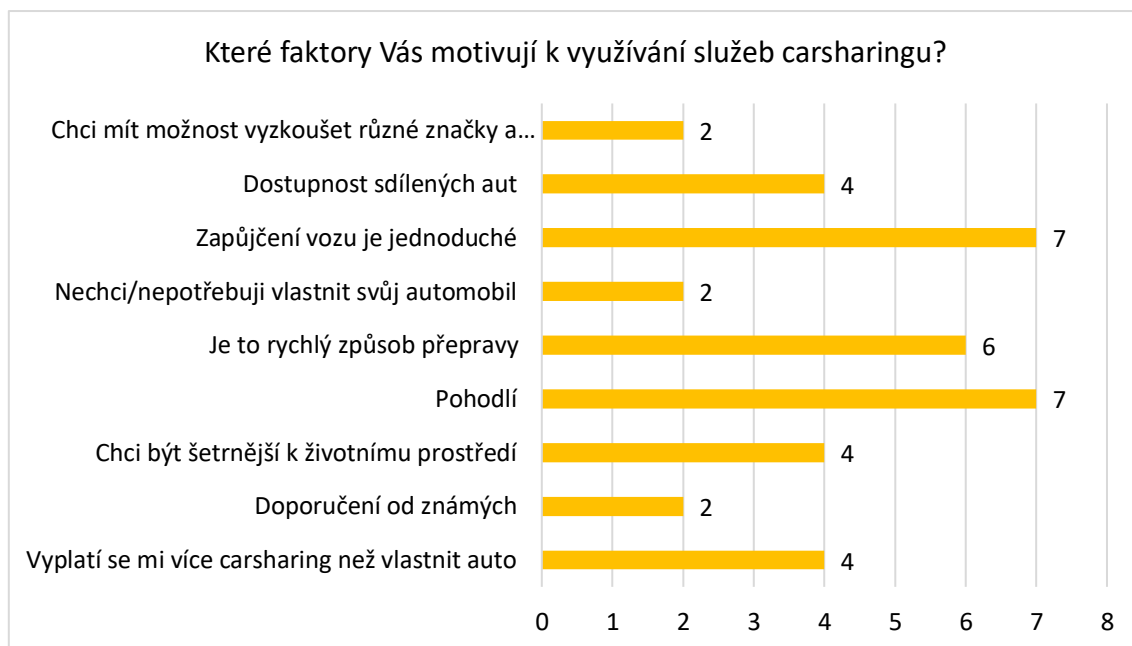
V této otázce měli respondenti uvést v jaké míře souhlasí s různými výroky o sdílené ekonomice a carsharingu. První výrok se týká sdílené ekonomiky a zní „Upřednostňuji služby sdílené ekonomiky před využíváním běžných služeb“. Výsledky ukazují, že většina respondentů buď spíše nebo naprostě souhlasí s tímto výrokem. Z tohoto výsledku může být dedukováno, že lidé preferují služby sdílené ekonomiky před tradičními službami. Na druhou stranu stále velké procento respondentů tyto služby spíše nepreferuje.

U druhého výroku jsou odpovědi vyrovnané, polovina respondentů se vyjádřila k výroku ohledně vlastnění automobilu a využití sdíleného vozu kladně, druhá záporně. Z odpovědí vyplývá, že nemůžeme tento výrok přesně definovat jako pravdivý nebo ne a záleží na osobních preferencích každého člověka.

S třetím výrokem „Často kombinuji služby sdílené ekonomiky s běžnými službami“ souhlasí naprostá většina respondentů. Pouze jeden z dotázaných uvedl, že s tímto výrokem spíše nesouhlasí. Tento výsledek může naznačovat, že služby sdílené ekonomiky a carsharing jsou stále více populární a lidé je často využívají společně s tradičními službami. Mohlo by to také naznačovat, že tito respondenti dokonce vidí výhody v kombinaci těchto služeb. Výhodami mohou být nižší náklady, flexibilita nebo širší nabídka.

Čtvrtý výrok se týkal pouze sdílených automobilů. Polovina respondentů nesouhlasí nebo spíše nesouhlasí s výrokem „Baví mě jezdit sdílenými vozy, tuto službu často využívám“. Druhá polovina s ním spíše souhlasí. Přesto převládá spíše negativní názor na tento výrok.

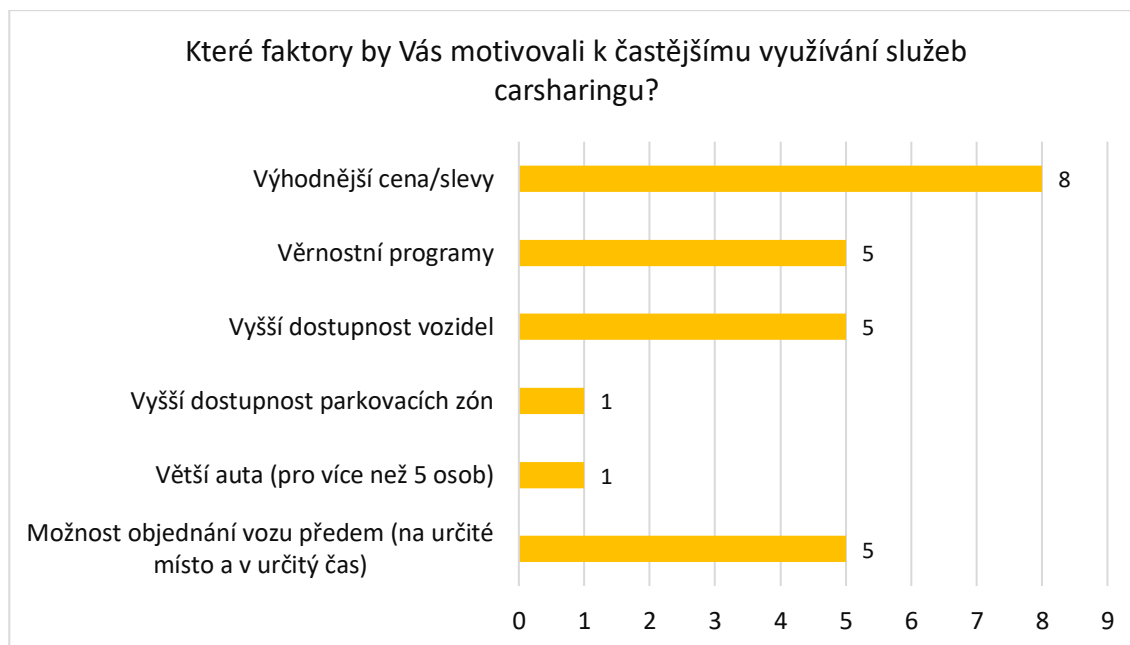
Graf 18: Motivace k využití carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

Motivy pro využívání carsharingu mohou být u každého různé, přesto mají dohromady něco společného a to efektivnost, pohodlí, úsporu nákladů a šetrnost k životnímu prostředí. Nejvýraznějšími z motivů jsou jednoduchost zapůjčení vozu, rychlost přepravy a pohodlí, které auta uživatelům poskytují. Dalším důležitým motivem je šetrnost k životnímu prostředí, které bylo hodnoceno 4 respondenty. To ukazuje, že mnoho lidí si uvědomuje vliv, který má individuální doprava na životní prostředí a snaží se najít alternativní způsoby přepravy. Čtyři lidé si také myslí, že je dostupnost sdílených aut vysoká. Jako motiv zvolili také 4 lidé že se jim carsharing vyplatí více než vlastnit auto. Vlastnění automobilu může být nákladné, a tak je carsharing dobrou ekonomickou alternativou. Mezi méně výrazné motivy spadá možnost zkoušení různých značek automobilů, doporučení od známých a fakt, že respondenti nechtějí nebo nepotřebují vlastnit svůj automobil.

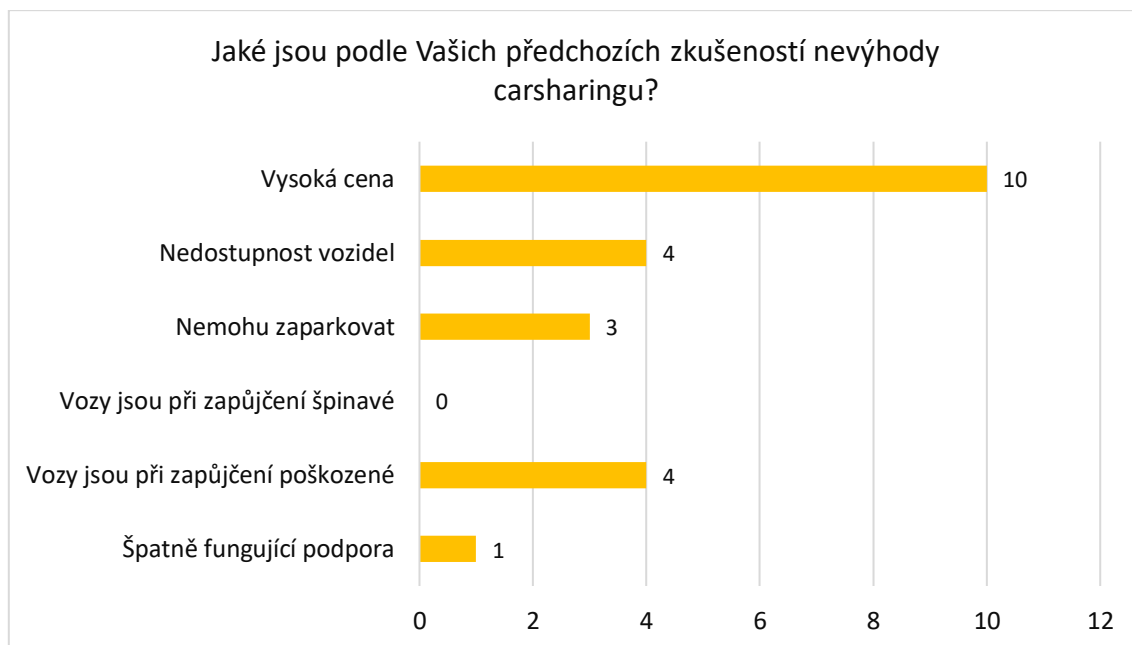
Graf 19: Motivace k vyššímu využívání carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

Pro porovnání aktuálních motivů, a motivů, které by přiměly respondenty carsharing více využívat byla vytvořena tato otázka. Z grafu je jasné, že naprostou většinu by motivovala k častějšímu užívání výhodnější cena nebo sleva. Dalšími významnými motivy by mohly být věrnostní programy, vyšší dostupnost vozidel a možnost objednání vozu předem (na určité místo a v určitý čas). Mezi méně významné motivy patří podle výzkumu vyšší dostupnost parkovacích zón a větší kapacita aut.

Graf 20: Nevýhody carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

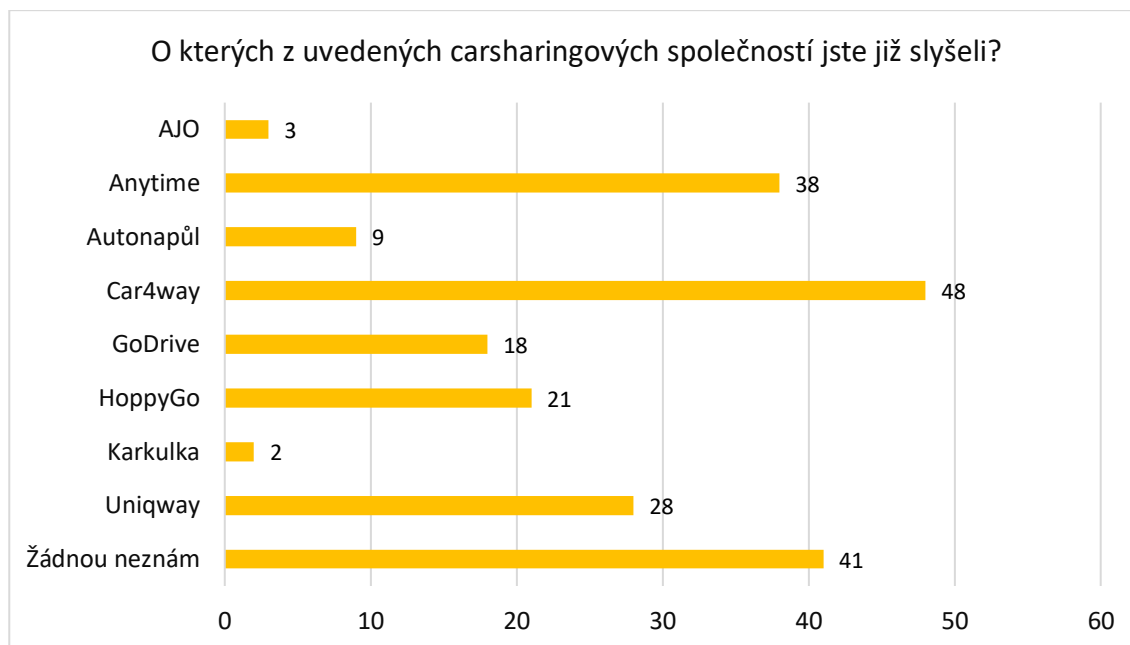
Otázka „Jaké jsou podle Vašich předchozích zkušeností nevýhody carsharingu?“ je důležitá, protože pomáhá identifikovat hlavní problémy, které zákazníci s carsharingem mají a co by mohlo potenciálně bránit lidem v tom, aby tuto službu využívali. Z výsledků grafu je patrné, že nejčastější nevýhodou carsharingu je vysoká cena, kterou uvádí 10 respondentů.

Další nevýhody, které byly uvedeny zahrnují nedostupnost vozidel, poškození vozů při zapůjčení a problém s parkováním. Jeden z respondentů má také špatné zkušenosti s podporou některé ze společností poskytujících carsharing. Všechny tyto faktory mohou odradit potenciální zákazníky od využívání carsharingu a mohou mít vliv na hodnocení této služby. Je proto důležité, aby společnosti braly tyto nevýhody v úvahu a snažily se je řešit.

4.1.3 Sekce 3

Tato sekce následuje po záporné odpovědi v otázce „Využíváte služeb carsharingu?“. V této sekci odpovědělo ze 126 respondentů 114.

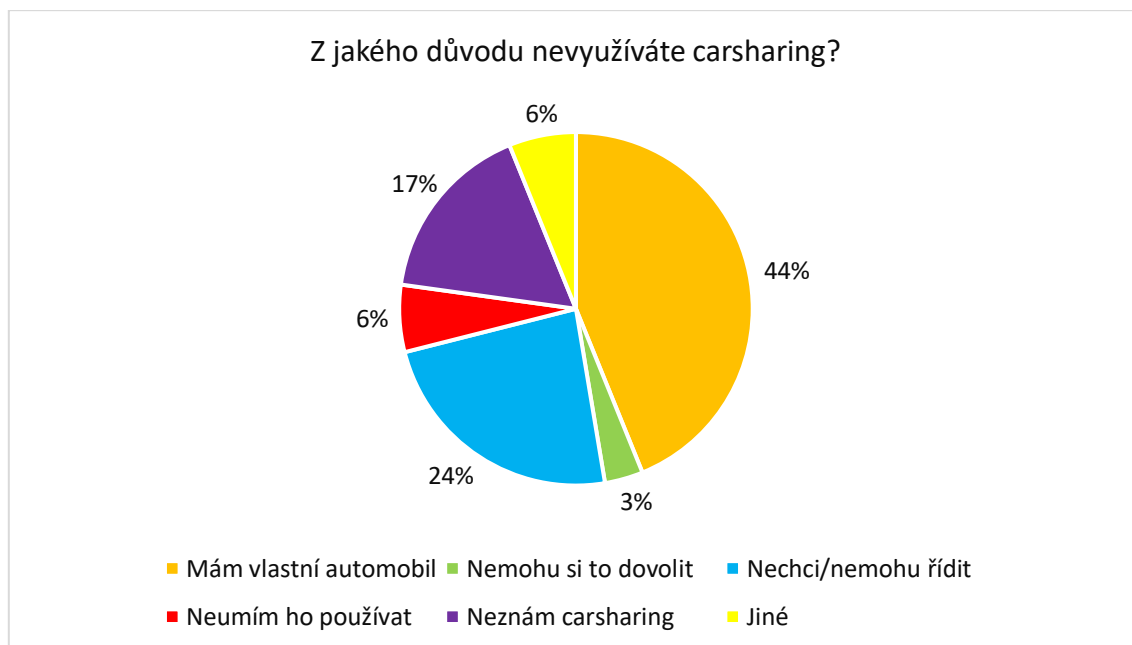
Graf 21: Carsharingové společnosti 2



Zdroj: Vlastní zpracování

U stejné otázky v předešlé sekci uvedli respondenti jako nejznámější společnost Car4way, tak je tomu i u respondentů, kteří carsharingem nejezdí. Druhou nejznámější společností je v obou případech firma Anytime, následuje studentský carsharing Uniqway. Mezi ty méně známé patří společnosti HoppyGo a GoDrive. A mezi těmi nejméně známými jsou společnosti Autonapůl, AJO a Plzeňský carsharing Karkulka. Čtyřicet jedna respondentů uvedlo, že žádnou společnost, která by poskytovala carsharingové služby neznají.

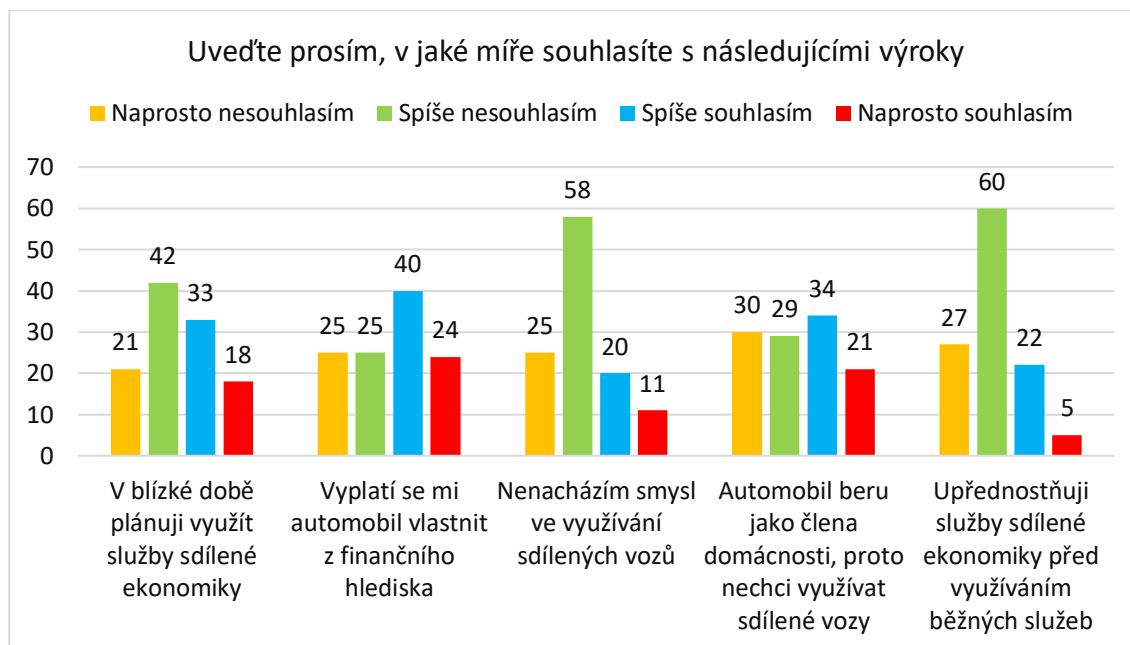
Graf 22: Důvody nevyužití carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

Velká část respondentů nevyžívá sdílený automobil díky tomu, že již vlastní svůj automobil, nemají tedy potřebu si další automobil půjčovat. Skoro jednu čtvrtinu tvoří lidé, kteří nechtějí anebo nemohou řídit. Třetí početnou skupinu tvoří respondenti, kteří vůbec neznají carsharing a další ho neumí používat. Mezi jinými odpověďmi, kterou tvořilo 6 %, to je 7 respondentů, se shromáždily 2 odpovědi podobného znění, respondenti si půjčují automobil v rodině, další dotázaný zrovna prochází kurzem pro získání řidičského průkazu. Jiní uvedli že si nechtějí půjčovat auta ve kterých byli neznámí lidé a vadí jim hygiena a technický stav vozidel, ty někdy bývají špinavá, nachází se v nich odpadky, nebo jsou nefunkční. Dva z respondentů uvedli že jim MHD vyhovuje a díky tomu nemají potřebu využívat automobily.

Graf 23: Výroky o sdílené ekonomice 2



Zdroj: Vlastní zpracování

V této otázce měli lidé, kteří nevyužívají carsharingové služby, zaškrtnout v jaké míře souhlasí, popřípadě nesouhlasí s uvedenými výroky. První výrok se týká sdílené ekonomiky a zní „V blízké době plánuji využít služby sdílené ekonomiky“. Z grafu vyplývá, že přibližně polovina respondentů vyjadřuje některou z forem nesouhlasu. 42 respondentů ze 114 spíše nesouhlasí a 21 dotázaných vyjádřilo, že naprosto nesouhlasí s výrokem o využití služeb sdílené ekonomiky. Druhá polovina se k tomuto výroku staví pozitivně, 33 lidí spíše souhlasí a 18 naprosto souhlasí.

Druhý z výroků zněl „Vyplatí se mi automobil vlastnit z finančního hlediska“. Z výsledků vyplývá, že větší část respondentů s tímto výrokem naprosto souhlasí, nebo spíše souhlasí. Nicméně stále velké množství dotázaných s tímto výrokem spíše nebo naprosto nesouhlasí.

Výrok „Nenacházím smysl ve využívání sdílených vozů“ má velmi jasné výsledky. Většina lidí má k této službě kladný postoj a ve sdílených vozech nachází smysl a s výrokem spíše nebo naprosto nesouhlasí. Dohromady pouze 31 respondentů ze 114 nenachází, nebo spíše nenachází ve sdílených automobilech žádný smysl.

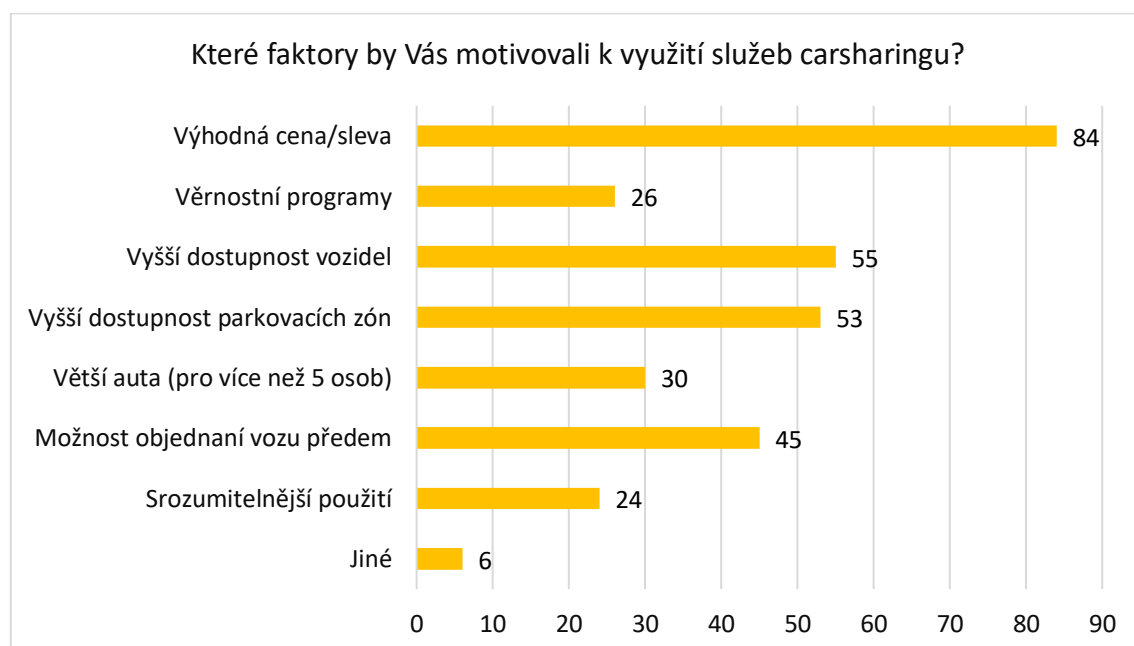
Čtvrtá část grafu zobrazuje názor lidí na výrok, který říká „Automobil beru jako člena domácnosti, proto nechci využívat sdílené vozy. Nejvíce respondentů, konkrétně 34

vyjádřilo, že spíše souhlasí, dalších 21 lidí s tímto tvrzením naprosto souhlasí a vnímání auta jako člena rodiny je jejich důvodem pro nevyužívání carsharingu. Naopak nejméně dotázaných, 29 s výrokem spíše nesouhlasí. A 30 naprosto nesouhlasí.

Poslední výrok zní „Upřednostňuji služby sdílené ekonomiky před využíváním běžných služeb“. Nejvíce respondentů uvedlo, že s tímto výrokem spíše nesouhlasí, druhá nejpočetnější skupina s ním naprosto nesouhlasí. Přesto stále existuje velké množství lidí, kteří sdílenou ekonomiku využívají. Pravdou ale je, že se sdílená ekonomika neseťkává se stejnou mírou obliby u všech obyvatel.

Důvodů pro neupřednostňování těchto služeb může být několik. Například nedostatek informací. Mnoho lidí neví, co sdílená ekonomika je a jak funguje, mohou se tak obávat o své bezpečí nebo osobní údaje. Také nejsou seznámeni s výhodami a nevýhodami sdílené ekonomiky. Dalším z důvodů může být nedostatek důvěry, jelikož sdílená ekonomika zahrnuje sdílení majetku s ostatními, to může být pro některé lidi obtížné. Mohou se obávat poškození, problémů s platbami atd. Výběr služeb sdílené ekonomiky může být v některých oblastech omezený, což může uživatele sdílené ekonomiky odradit. Některí lidé mají potřebu věci vlastnit, preferují vlastnit majetek a nechtějí se starat o půjčování a dělbu s ostatními.

Graf 24: Motivace k využití carsharingu

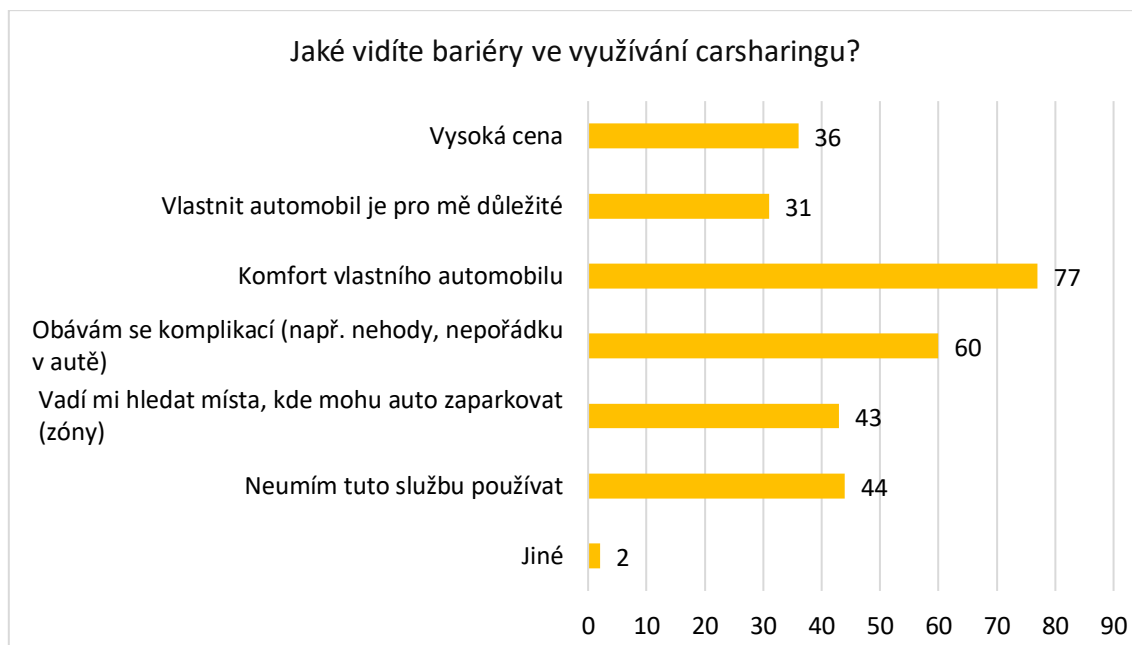


Zdroj: Vlastní zpracování

Rozhodně největší motivací k využití carsharingového automobilu by pro respondenty byla výhodná cena nebo sleva. Pokud by zapůjčení vozu nebylo tedy tolik nákladné, popřípadě by lidem byla poskytnuta sleva, je možné, že by ho většina dotazovaných alespoň vyzkoušela. Tuto odpověď vybralo 84 dotázaných z počtu 114, kteří se do této sekce dostali. Dvěma dalšími nejčtenějšími odpověďmi byly „Vyšší dostupnost vozidel“ a „Vyšší dostupnost parkovacích zón“. Obě z nabízených odpovědí vybralo zhruba 55 respondentů. Další čtenou odpovědí byla „Možnost objednání vozu předem“. Pokud by carsharingové vozy byly připraveny pro využití ve vhodnou dobu a nikdo by s nimi nemohl odjet, mohlo by to výrazně zvýšit jejich využívání. Těmi menšími motivacemi by mohli být i věrnostní programy, větší a prostornější auta nebo srozumitelnější použití aplikací.

Mezi výsledky se také 6krát objevila odpověď „Jiné“. Z toho bylo dvakrát uvedeno, že neexistuje žádná motivace, která by respondenty přiměla k vyzkoušení carsharingových služeb. Další dvě odpovědi byly velmi podobné, první z nich zní „Více propagace a přiblížení k používání“ a druhá konstatuje, že by ho motivovali kampaně, nebo něco podobného, respondent by chtěl jednoduché vysvětlení systému, jak carsharing funguje a umožnění osobního vyzkoušení s někým, kdo již carsharingem jezdí. Jedna z dalších odpovědí vypovídá o tom, že si respondent nevěří v řízení, a kdyby byly jeho řidičské schopnosti lepší, carsharing by vyzkoušel. Poslední odpověď zní „Kdybych auto vyloženě potřebovala a nebyla jiná možnost dopravy“.

Graf 25: Bariéry pro využití carsharingu



Zdroj: Vlastní zpracování

Tento graf zobrazuje bariéry, které mohou lidé vidět v používání carsharingu. Z výsledků výzkumu je patrné, že největší bariérou pro respondenty je komfort vlastního automobilu, což potvrdilo 77 respondentů. Z celkových 126 respondentů je to více než polovina. Komfortem vlastního automobilu může být myšlen zvyk na vlastní auto, pocit bezpečí nebo pohodlí, které vlastní vůz poskytuje. Vlastní automobil mají lidé vždy po ruce, nemusí tak řešit jeho půjčování. Další významnou bariérou je obava z komplikací, kterou uvedlo 60 respondentů. Tyto komplikace mohou být spojené s rezervací vozu, nepořádkem v automobilu, parkováním v určených zónách nebo strachu z nehody v cizím automobilu.

Nejčastějším důvodem pro nevyužívání carsharingových služeb je komfort vlastního automobilu. Lidé se nechtějí vzdát vlastnění svého auta, ve kterém si mohou dělat co chtějí, mají ho vždy po ruce a vědí, že je jim kdykoliv k dispozici. Tato možnost byla zvolena 77 respondenty, z celkových 126 je to více než polovina. Související odpověď „Vlastnit automobil je pro mě důležité“ zvolilo 31 dotazovaných. Druhou nejčastější odpovědí je obava z komplikací, např. nehod, nebo nepořádku v autě atd., pro 60 dotazovaných to může být jeden z důvodů pro nevyužití carsharingových vozů. Kolem 40 respondentů pak uvádí, že cena zapůjčení auta je příliš vysoká, a taktéž jim vadí hledat místa pro zaparkování vozu.

Zóny bývají v aktuálním carsharingu velkým problémem, hledat parkovací místa zabírá čas a řidič díky tomu také přichází o peníze. Dalších 44 respondentů nevědí, jak službu využívat.

Dva z dotázaných odpověděli, že bariéry pro využití carsharingu jsou jiné. První z nich napsal „Dostupnost vozů v mé lokalitě“. Carsharingová auta nejsou momentálně dostupná na celém území České a Slovenské republiky, ale pouze ve větších městech. V České republice jsou to města např. Praha, Plzeň nebo Brno. Druhá odpověď zní „Nepotřebuji automobil do takové míry, abych jej musela vlastnit či si jej půjčovat“.

5 Výsledky a diskuse

Praktická část bakalářské práce obsahuje dotazníkový výzkum, který zahrnoval otázky týkající se preferencí respondentů v oblasti sdílené ekonomiky a carsharingu. Celkem se tohoto dotazníkového výzkumu zúčastnilo 126 respondentů. Výsledky dotazníkového výzkumu ukazují, že 72,22 % respondentů nesouhlasí s tím, že by upřednostňovali služby sdílené ekonomiky před běžnými službami. Sebraná data tudíž vyvrátila dříve stanovenou hypotézu o využívání sdílených a běžných služeb.

Zároveň shromážděná data ukázala, že většina dotázaných využívá služeb sdílené ekonomiky v nějaké její podobě, ať už jde o ubytovací služby, hudbu, filmy, nebo například finance. Také carsharingové služby jsou užívané respondenty, konkrétně 9,52 procenty, z nichž 91,6 % uvedlo, že často kombinují běžné služby se službami sdílené ekonomiky. Z výsledků by se tedy dalo říct, že naprostá většina uživatelů sdílených automobilů vyjadřuje ke sdílené ekonomice i carsharingu kladný vztah. Všichni uživatelé carsharingu navíc uvedli, že byli se svou jízdou spokojeni a dokonce 83,3 % z nich plánuje carsharing nadále využívat. Lze tedy konstatovat, že lidé mají pozitivní vztah ke sdíleným automobilům.

Výsledky dotazníku ukazují, že pro uživatele carsharingu je nejvíce motivující faktor nižší cena nebo sleva, což bylo uvedeno 66,7 % respondentů. Toto zjištění ukazuje, že pro většinu uživatelů je cena stále důležitým faktorem při rozhodování o používání carsharingu. Dalšími motivujícími faktory, které byly uvedeny 41,7 % respondentů, jsou věrnostní programy, možnost objednání vozu předem a také vyšší dostupnost vozidel. Nedostupnost automobilu, který zákazník potřebuje může být frustrující, proto zlepšení jejich dostupnosti může pomoci zvýšit spokojenost uživatelů.

Rozhodování respondentů, zda využívat carsharing jako způsob dopravy ovlivňují některé negativní aspekty, které ukazují výsledky dotazníku. Nejčastěji zmiňovaným negativem je vysoká cena, kterou uvádí 83,3 % respondentů. To naznačuje, že náklady na zapůjčení automobilu jsou pro mnoho lidí příliš vysoké a mohou být překážkou pro využívání této služby. Dalším problémem, který uvádí 33,3 % respondentů, je nedostupnost vozidel. Tento fakt může lidi od využití odradit, protože si nemohou být jistí, že v případě potřeby bude automobil zrovna k dispozici. Stejně procento respondentů zmínilo poškození vozidel při

zapůjčení. Dále uvádí 25 % respondentů, že mají problém s parkováním vozidel. V určitých oblastech jsou omezená parkovací místa pro carsharingová vozidla, a zároveň jsou oblasti pro parkování vyhraněné zónami. Nakonec, 8,3 % respondentů si stěžuje na špatně fungující podporu, která může znamenat nedostatečnou komunikaci nebo například nedostatečné zajištění potřebného servisu a péči o uživatele.

Z druhé strany 66 % respondentů, kteří carsharingové služby nevyužívají, uvedlo, že v blízké době plánují využít některou ze služeb sdílené ekonomiky, a 58,5 % vyjádřilo, že ve sdílených automobilech nacházejí smysl. Tento výsledek lze interpretovat jako kladný vztah ke sdílené ekonomice i k carsharingu.

Respondenti, kteří carsharing nevyužívají byli také dotázáni na to, co by je motivovalo k využití carsharingu. Na základě výsledků lze říci, že nejvíce motivujícím faktorem pro využití carsharingu by byla výhodná cena nebo sleva, což uvedlo 73,3 % dotázaných. Tento faktor je pro většinu lidí důležitý a může tak být rozhodující pro půjčení automobilu. Druhým nejvýznamnějším faktorem je vyšší dostupnost vozidel, která byla uvedena 48,2 % lidí. Lidé by preferovali mít k dispozici více vozidel, aby mohli snadno najít a zapůjčit si auto, kdykoliv je potřeba. Dalším faktorem, který by motivoval 46,5 % respondentů je více parkovacích zón. Lidé chtějí mít více možností kde zaparkovat a nechtějí být omezováni zónami. Posledním významným faktorem, který by motivoval 39,5 % respondentů, je možnost objednat si vůz předem. Chtěli by mít jistotu, že vozidlu bude k dispozici v požadovaný čas na předem určeném místě.

Nejčastějším důvodem, proč respondenti nevyužívají carsharing je vlastnění svého automobilu. Tento důvod uvedlo 44 % z nich. Pravděpodobně se jim carsharing nevyplatí využívat, nebo mohou chtít mít kontrolu nad vlastním vozidlem a nechtějí spoléhat na cizí automobil. Další významný důvod byl uveden 23,7 % dotázaných, ti nevyužívají carsharing z důvodu, že nechtějí nebo nemohou řídit. Nemusí mít řidičské oprávnění, mohou mít z řízení obavy anebo jednoduše preferují jiný způsob dopravy. Sedmnáct procent dotázaných nezná carsharing, a tak nevědí, že mohou využívat sdílená vozidla.

Na základě výsledků výzkumu lze uvést tři nejznámější carsharingové společnosti. Tou nejznámější se mezi všemi respondenty stala společnost Car4way, kterou zná 45,24 %

respondentů. Na druhém místě je společnost Anytime, kterou zná 35,7 % dotázaných a třetí se stala společnost Uniqway, kterou zná 27,8 % respondentů. Zároveň se ukázalo, že 36 % respondentů nezná žádnou společnost, která by poskytovala sdílené automobily.

Celkově lze říci, že sdílená ekonomika a carsharing mají v české společnosti velký potenciál a lidé jsou ochotni je využívat. Je ale důležité věnovat pozornost zvýšení povědomí o těchto službách a také o jejich dostupnosti v celé zemi, aby mohly být sdílené služby využívány co nejvíce.

6 Závěr

Tato bakalářská práce je věnována sdílené ekonomice, mobilitě a carsharingu. V úvodu bakalářské práce je představeno, co sdílená ekonomika znamená, její historie, příklady společně s nejnámějšími společnostmi, porovnání výhod a nevýhod sdílené ekonomiky. Klíčová pozornost v teoretické části práce je věnována carsharingu a jeho druhům.

Hlavním cílem bakalářské práce bylo potvrzení nebo vyvrácení hypotézy, která říká, že lidé preferují využívání sdílené ekonomiky a carsharingu před využíváním běžných služeb a vlastních automobilů. Dílčím cílem bylo zjištění, jaký vztah mají lidé, ve všech věkových kategoriích, ke sdílené ekonomice a carsharingu, které faktory by je mohli motivovat k častějšímu využívání a jaká negativa v něm lidé vidí. Také bylo cílem zjištění, které společnosti jsou známy mezi uživateli carsharingu i mezi lidmi, kteří jej nevyužívají. Dalším důležitým cílem bakalářské práce bylo zjištění, z jakých důvodů carsharing lidé nevyužívají a co by je mohlo přilákat k jeho využívání.

Výsledky dotazníkového výzkumu vyvrátily dříve stanovenou hypotézu, která říká, že lidé preferují služby sdílené ekonomiky a carsharingu před využíváním běžných služeb. S tvrzením, že respondenti upřednostňují služby sdílené ekonomiky před využíváním běžných služeb nesouhlasilo 72,22 % dotázaných. Zároveň ale výzkum ukázal, že jsou služby sdílené ekonomiky využívány a populární. Osmdesát jedna procent respondentů uvedlo, že využívají služby sdílené ekonomiky. Dalších 10 % využívá i carsharingové vozy. Z těchto údajů vyplývá, že lidé ke sdílené ekonomice a sdíleným autům mají pozitivní vztah, přesto nejraději tyto služby kombinují a neupřednostňují je před běžnými službami.

Z výsledků dotazníkového výzkumu je také patrné, že respondenti, kteří uvedli, že využívají carsharingové služby, byli spokojeni s jejich jízdou, a pouze 16 % z nich carsharing již neplánuje využít. Nejčastěji je carsharing využíván 1 až 2x za měsíc a to ve 33 % případů. Dalších 25 % využívá carsharing 1 až 3x týdně, nebo několikrát za rok a zbylých 17 % sdílené vozy využívá jen zřídka. Mezi nevýhody řadí uživatelé sdílených vozů nejčastěji vysokou cenu, a to z 83,3 %, dále pak nedostupnost vozidel (33,3 %) a poškození vozidla při zapůjčení (33,3 %).

Polovina respondentů užívajících sdílená auta uvedla, že využívají carsharing kvůli nedostatku spojů v hromadné dopravě. Pro 25 % respondentů je důvodem jejich cesty rychlost, kterou se pomocí automobilu mohou přepravit a dalších 16,7 % respondentů využívá sdílené automobily díky pohodlí, které jim cesta automobilem poskytuje. Současně je pohodlí pro 58,3 % hlavním motivátorem pro využívání carsharingu, stejně velké procento dotázaných uvedlo, že je motivuje jednoduchost zapůjčení automobilu, pomocí mobilní aplikace. Více by uživatele carsharingu motivovala výhodnější cena nebo sleva (66,7 %). Věrnostní programy, vyšší dostupnost vozidel a možnost objednání vozu předem na určité místo by motivovalo 41,7 % respondentů.

Mezi nejvyhledávanější společnosti patří Car4way, kterou již využilo 58,3 % respondentů a společnost Anytime, kterou využilo 50 %. Tyto společnosti si uživatelé nejčastěji vyhledávají na internetu (66,7 %) nebo je doporučují přátelé či rodina (50 %). Podobně jako u uživatelů carsharingu, i výsledky respondentů, kteří carsharing nevyužívají, ukazují, že nejnámějšimi společnostmi jsou Car4way a Anytime. Společnost Car4way zná 42,1 % respondentů, a společnost Anytime 33,3 %.

Lidé, kteří carsharing nevyužívají, by byli nejvíce motivováni výhodnou cenou nebo slevou, to uvedlo 73,7 % respondentů, 48,2 % uvedlo, že by je motivovala vyšší dostupnost vozidel, 46,5 % by bylo motivováno vyšší dostupností parkovacích zón a 39,5 % by chtělo mít umožněno objednání vozu předem.

Téměř polovina těchto respondentů (50 %) nevyužívá carsharingové služby z toho důvodu, že již vlastní svůj automobil. Dalších 23,7 % respondentů sdílená auta nevyužívají, protože nechtějí nebo nemohou řídit. I přes to všech 64,5 % respondentů souhlasí s tím, že sdílení automobilů má svůj smysl.

Vzhledem k rostoucímu trendu sdílené ekonomiky a stále většímu počtu společností nabízejících carsharingové služby je nezbytné tyto trendy analyzovat. Přínosy využívání sdílených služeb jsou totiž nejen v ekonomické rovině, ale také v oblasti ekologie a udržitelné mobility. Výsledky dotazníkového výzkumu prokázaly, že v české společnosti existuje značný potenciál pro využívání těchto služeb a lidé jsou k nim převážně pozitivně nakloněni.

7 Seznam použitých zdrojů

- [1] AirBnb [online], 2022. Praha: Airbnb, Inc. [cit. 2022-12-26]. Dostupné z: <https://www.airbnb.cz/>
- [2] AJO, 2022. In: *AJO Carsharing a ekologie* [online]. Brno: AJO [cit. 2022-10-26]. Dostupné z: <https://www.ajo.cz/carsharing-ekologie>
- [3] *Anytime carsharing* [online], 2022. Praha 1: Anytime [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://anytimecar.cz/>
- [4] *Asociace Českého carsharingu* [online], 2022. Praha 14: AČC [cit. 2022-10-26]. Dostupné z: <http://ceskycarsharing.cz/o-nas/>
- [5] *Autonapůl* [online], 2022. Brno: Autonapůl [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://www.autonapul.cz/carsharing/>
- [6] *BeRider* [online], 2022. Praha 7: BeRider [cit. 2022-11-27]. Dostupné z: <https://www.be-rider.com/>
- [7] Bikesharing, 2022. In: *Asociace městské mobility* [online]. Praha: AMM [cit. 2022-11-11]. Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/bike-sharing-241>
- [8] Bikesharing, 2018. In: *Praha.eu* [online]. Praha: MHMP [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/bikesharing/index.html>
- [9] *BlaBlaCar* [online], 2022. Praha: BlaBlaCar [cit. 2022-10-20]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/carpool>
- [10] BOTSMAN, Rachel a Roo ROGERS, 2010. *What's Mine Is Yours*. 1. Kanada: HarperCollins Canada. ISBN 978-0-06-196354-4.
- [11] *Car4way* [online], 2022. Poděbrady: Car4way [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.car4way.cz/>
- [12] Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trend, 2013. *International Journal of Sustainable Transportation* [online]. 7(1), 31 [cit. 2022-11-11]. ISSN 1556-8334. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2012.660103?scroll=top&needAccess=true&role=tab>
- [13] Carsharing, 2018. In: *Auto napůl: První český carsharing* [online]. Brno: Auto Napůl [cit. 2022-10-20]. Dostupné z: <https://www.autonapul.cz/carsharing/>
- [14] *Citymove* [online], 2019. Praha: ŠKODA AUDO DigiLab [cit. 2022-12-21]. Dostupné z: <https://www.citymove.app/>

- [15] Co znamená Mobility-as-a-Service, 2022. In: *ŠKODA AUTO DigiLab* [online]. Praha 4: ŠKODA AUTO DigiLab [cit. 2023-12-23]. Dostupné z: <https://skodaautodigilab.com/cs/news/co-znamena-mobility-as-a-service>
- [16] *Coachsrfing* [online], 2023. Island: Couchsurfing International, Inc. [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://www.couchsurfing.com/>
- [17] Čtvrt roku sdílených kol s Lítačkou zdarma: 72 000 výpůjček a noví uživatelé i v zimě, 2022. In: *Praha.eu* [online]. Praha: MHMP [cit. 2022-11-20]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/aktuality/ctvrt_roku_sdilenych_kol_s_litackou.html
- [18] Explaining carsharing supply across Western European cities, 2019. *International Journal of Sustainable Transportation* [online]. **20**(4), 13 [cit. 2022-10-26]. ISSN 1556-8334. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2018.1542756>
- [19] *GoFundMe* [online], 2022. Kalifornie: GoFundMe [cit. 2022-12-12]. Dostupné z: <https://www.gofundme.com/>
- [20] *HoppyGo* [online], 2022. Praha 4: HoppyGo s.r.o [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://web.staging.hoppygo.com/>
- [21] CHOVANČULIAK, Róbert, 2020. *Pokrok bez povolení: Jak sdílená ekonomika, crowdfunding a kryptoměny změnilý svět*. První vydání. Praha: Grada Publishing a.s. ISBN 978-80-271-1755-0.
- [22] Jak si půjčím kolo?, 2022. In: *Rekola* [online]. Brno: Rekola [cit. 2022-11-10]. Dostupné z: <https://www.rekola.cz/jak-to-funguje>
- [23] *Kickstarter* [online], 2023. Brooklyn, New York: Kickstarter, PBC [cit. 2023-01-02]. Dostupné z: <https://www.kickstarter.com/>
- [24] MEADOWS, Donella H., Dennis L. MEADOWS, Itsrgen RANDERS a William W. BEHRENS, 1972. *The limits to growth*. 5th edition. New York: Universe Books. ISBN 0-87663-165-0.
- [25] *Poparide* [online], 2023. Kanada: HitchPlanet Online Inc. [cit. 2023-02-27]. Dostupné z: <https://www.poparide.com/>
- [26] *Rekola* [online], 2022. Brno: Rekola [cit. 2023-01-14]. Dostupné z: <https://www.rekola.cz/>
- [27] Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví, 2022. In: *Deloitte* [online]. Praha: Deloitte [cit. 2022-11-11]. Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/cz/cs/pages/deloitte-analytics/articles/sdilená-ekonomika-studie.html>

- [28] SEDLÁČEK, Tomáš a David GRAEBER, 2013. *Revoluční ekonomie: O systému a lidech*. První. Praha 3: 65. Pole. ISBN 978-80-87506-28-8.
- [29] *Startovač* [online], 2023. Praha 8: Army of Darkness, s.r.o. [cit. 2023-01-03]. Dostupné z: <https://www.startovac.cz/>
- [30] STONE, Brad, 2019. *Uber a Airbnb mění svět: Příběhy sdílené ekonomiky*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing a.s. ISBN 978-80-271-0779-7.
- [31] *Uniqway* [online], 2022. Praha 7: Uniqway [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.uniqway.cz/>
- [32] Zájem Čechů o placený streaming hudby roste, 2021. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha 10: ČSÚ [cit. 2022-11-27]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/zajem-cechu-o-placeny-streaming-hudby-roste>
- [33] *Zonky* [online], 2022. Brno 2: Air Bank a.s. [cit. 2022-12-16]. Dostupné z: <https://www.zonky.cz/>

Přílohy

Jaké je Vaše pohlaví?

- a) Žena
- b) Muž
- c) Jiné...

Kolik Vám je let?

- a) Mladší 18 let
- b) 19 – 30 let
- c) 31 – 40 let
- d) 41 – 65 let
- e) 66 let a více

Máte přístup k automobilu? (kromě carsharingu)

- a) Ano, vlastním automobil (vč. služebního)
- b) Ano, půjčuji si automobil
- c) Ne

Jak se nejčastěji dopravujete?

- a) Pěšky
- b) Hromadnou dopravou
- c) Autem
- d) Kombinuji více druhů dopravy

Využíváte služeb sdílené ekonomiky, mimo carsharing? (např. sdílené zahrady, Airbnb, Zonky, ...)

- a) Ano
- b) Ne

Využíváte služeb carsharingu?

- a) Ano
- d) Ne

Byli jste spokojeni s Vaší jízdou?

(pokud ano)

- a) Ano, a plánuji carsharing nadále využívat
- b) Ano, ale carsharing již nevyužiji
- c) Ne, ale plánuji carsharing nadále využívat
- d) Ne, carsharing již nevyužiji

Jak často využíváte sdílené automobily?

- a) 3x týdně a více
- b) 1 - 3x týdně
- c) 1 - 2x za měsíc
- d) Několikrát za rok
- e) Méně často

Slyšeli jste o některé z uvedených společností provozujících carsharing?

(pokud ne)

- a) AJO
- b) Anytime
- c) Autonapůl
- d) Car4way
- e) GoDrive
- f) HoppyGo
- g) Karkulka
- h) Uniqway
- i) Žádnou neznám
- j) Jiné...

O kterých z uvedených společností jste již slyšeli?

- a) AJO
- b) Anytime
- c) Autonapůl
- d) Car4way
- e) GoDrive
- f) HoppyGo
- g) Karkulka
- h) Uniqway
- i) Jiné...

Které z uvedených společností jste již využili?

- a) AJO
- b) Anytime
- c) Autonapůl
- d) Car4way
- e) GoDrive
- f) HoppyGo
- g) Karkulka
- h) Uniqway
- i) Jiné...

Odkud jste se o společnostech, které znáte, dozvěděli?

- a) Přátelé/rodina
- b) Televize
- c) Internet
- d) Rádio
- e) Jiné...

Jaký je nejčastější důvod vaší cesty sdíleným automobilem?

- a) Pohodlí
- b) Rychlost
- c) Baví mě zkoušet nové vozy
- d) Nedostatek spojů v hromadné dopravě
- e) Potřebuji něco/někoho přepravit
- f) Jiné...

Uved'te prosím, v jaké míře souhlasíte s následujícími výroky

- a) Upřednostňuji služby sdílené ekonomiky před využíváním běžných služeb.

Z jakého důvodu nevyžíváte carsharing?

- a) Mám vlastní automobil
- b) Nemohu si to dovolit
- c) Nechci/nemohu řídit
- d) Neumím ho používat
- e) Neznám carsharing

Uved'te prosím, v jaké míře souhlasíte s následujícími výroky

- a) V blízké době plánuji využít služeb sdílené ekonomiky.
- b) Vyplatí se mi automobil vlastnit z finančního hlediska.
- c) Nenacházím smysl ve využívání sdílených vozů.
- d) Automobil beru jako člena domácnosti, proto nechci využívat sdílené vozy.
- e) Upřednostňuji služby sdílené ekonomiky před využíváním běžných služeb.

Které faktory by Vás motivovali k využití služeb carsharingu?

- a) Výhodná cena/sleva
- b) Věrnostní programy
- c) Vyšší dostupnost vozidel
- d) Vyšší dostupnost parkovacích zón
- e) Větší auta (pro více než 5 osob)
- f) Možnost objednání vozu předem
- g) Srozumitelnější použití
- h) Jiné...

Jaké vidíte bariéry ve využívání carsharingu?

- a) Vysoká cena
- b) Vlastnit automobil je pro mě důležité
- c) Komfort vlastního automobilu
- d) Obávám se komplikací (např. nehody, nepořádku v autě)
- e) Vadí mi hledat místa, kde mohu auto zaparkovat (zóny)
- f) Neumím tuto službu používat

- b) Není pro mě důležité vlastnit auto, raději využiji sdílený automobil.
- c) Často kombinuji běžné služby se službami sdílené ekonomiky.
- d) Baví mě jezdit sdílenými vozy, tuto službu často využívám.

Které faktory Vás motivují k využívání služeb carsharingu?

- a) Vyplatí se mi více carsharing než vlastnit auto
- b) Doporučení od známých
- c) Chci být šetrnější k životnímu prostředí
- d) Pohodlí
- e) Nechci, nebo nepotřebuji vlastnit, svůj automobil
- f) Rychlý způsob přepravy
- g) Jednoduché zapůjčení vozu
- h) Dostupnost sdílených aut
- i) Chci mít možnost vyzkoušet různé značky a modely automobilů
- j) Jiné...

Které faktory by Vás motivovali k častějšímu využívání služeb carsharingu?

- a) Výhodnější cena/slevy
- b) Věrnostní programy
- c) Vyšší dostupnost vozidel
- d) Vyšší dostupnost parkovacích zón
- e) Větší auta (pro více než 5 osob)
- f) Možnost objednání vozu předem (na určité místo a v určitý čas)

Jaké jsou podle Vašich předchozích zkušeností nevýhody carsharingu?

- a) Vysoká cena
- b) Nedostupnost vozidel
- c) Nemohu zaparkovat
- d) Vozy jsou při zapůjčení špinavé
- e) Vozy jsou při zapůjčení poškozené
- f) Špatně fungující podpora
- g) Jiné...