

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Bakalářská práce

**Vývoj a dopady sdílené ekonomiky se zaměřením na dopravu
v České republice**

Jan Čírka

© 2019 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jan Čírka

Provoz a ekonomika

Název práce

Vývoj a dopady sdílené ekonomiky se zaměřením na dopravu v České republice

Název anglicky

Development and impacts of the sharing economy with a focus on transport in the Czech Republic

Cíle práce

Cílem této bakalářské práce je podrobné zmapování vývoje sdílené ekonomiky v dopravních službách v České republice mezi roky 2012–2018 a její dopady na oblast přepravy osob. Hlavními tématy práce jsou analýza stavu a funkčnost dopravních služeb v ČR před nástupem sdílené ekonomiky, vliv sdílené ekonomiky na nabídku dopravních služeb, vývoj jejich cen a poptávky zákazníků v ČR.

Metodika

Teoretická část bude zpracována na základě studia české i zahraniční literatury a odborných článků.

Praktická část se bude skládat z časového vývoje dopravních služeb v ČR se zaměřením na vymezená období. Podrobněji se práce bude zabývat obdobími před vstupem sdílené ekonomiky na český trh, jejími počátky a zhodnocením situace po několikaleté aplikaci principu sdílené ekonomiky v dopravních službách. Dále bude empirická část tvořena sběrem relevantních dat, jejich analýze a následnému vyhodnocení prostřednictvím grafů a tabulek. Tento oddíl se také zaměří na komparaci získaných dat z jednotlivých období trhu dopravních služeb a jejich vyhodnocení. Na základě výsledků budou stanoveny závěry, doporučení či omezení pro následující vývoj sdílené ekonomiky v České republice.

Doporučený rozsah práce

30–40

Klíčová slova

Sdílená ekonomika, přepravní služby, sdílení, spoluspotřebitelství, Česká republika, sdílená doprava

Doporučené zdroje informací

- BOHÁČ, R., MORÁVEK, J., PICHRT, J. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém. Wolters Kluwer 2017. ISBN 999-00-017-6835-5.
- BOTSMAN, R. & R. What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption. New York: HarperCollins Publishers, 2010. str. 304. ISBN 978-0-06-204645-1.
- GANSKY, L. The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing. 2. vydání. New York: Penguin, 2012. str. 256. ISBN 978-1591844303.
- GOUDIN, P. The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy. [Výzkum] Brusel: European Added Value Unit, European Parliamentary Research Service, 2016. ISBN 978-92-823-8586-9.
- KOPČANSKÁ, D., LINDROVÁ, L., MAREK, T., SNOZOVÁ, M., SVBODOVÁ, K. Ekonomika sdílení: Nejen pro knihovny a knihovníky. Sharebrary, KISK FF MU, 2013. Dostupné z: <http://eknihy.knihovna.cz/kniha/ekonomika-sdileni>
- LESSING, L. Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy. New York: Penguin Press, 2008. ISBN: 978-1-59420-172-1.
- SUNDARARAJAN, A. The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. Cambridge: The MIT Press, 2016. str. 256. ISBN 9780262034579.

Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Josef Brčák, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 14. 3. 2019

doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 14. 3. 2019

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 14. 03. 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Vývoj a dopady sdílené ekonomiky se zaměřením na dopravu v České republice" jsem vypracoval 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 autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15. 3. 2019

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu práce panu doc. Ing. Josefu Brčákovi, CSc za odborné vedení a cenné rady. Dále bych rád poděkoval panu Ing. Davidu Křížkovi za odborné a přínosné konzultace při psaní této práce. Poděkování patří také všem přepravním firmám i Magistrátu hlavního města Prahy za poskytnutí dat pro vytvoření empirické části práce.

Vývoj a dopady sdílené ekonomiky se zaměřením na dopravu v České republice

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá sdílenou ekonomikou, především oblastí přepravních služeb v tomto novém a rychle se rozvíjejícím ekonomickém modelu. Cílem práce je zmapovat vývoj sdílené dopravy v České republice a na základě relevantních dat určit, jak sdílená ekonomika v dopravě ovlivnila nabídku klasických taxislužeb a poptávku zákazníků.

Práce se skládá z teoretické a praktické části. Teoretická část je zaměřená na vymezení definic, názorů a přístupů zahraničních i tuzemských autorů na sdílenou ekonomiku. Další kapitoly se věnují jednotlivým formám sdílené ekonomiky, jejími pozitivními i negativními stránkami. Dále se teoretická část práce podrobněji zabývá velmi diskutovaným tématem sdílené ekonomiky, a to její regulací, legislativou a nejvýznamnějšími platformami na světovém i českém trhu.

Praktická část obsahuje data od dvou alternativních taxislužeb, které fungují na české trhu přepravních služeb. Na základě jejich žádosti o anonymitu, jsou označeny jako platforma X, respektive Y. Dále data pro práci poskytla Asociace koncesionářů v taxislužbě, jejich dokument představuje 10 zástupců běžných taxislužeb. V první řadě byla definována kritéria, která byla pro tuto práci relevantní a na základě kterých bylo možné splnit stanovené cíle práce. Poskytnutá data od jednotlivých subjektů byla v tabulkovém procesoru MS Excel systematicky zpracována do přehledných tabulek a grafů. Součástí těchto reprezentativních modelů byla i jejich interpretace a vysvětlení. Dále byly v empirické části práce aplikovány metody analýzy, deskripce a komparace, díky kterým došlo ke konkrétním výsledkům a závěrům práce.

Klíčová slova: Česká republika, přepravní služby, sdílení, sdílená ekonomika, sdílená doprava, spoluspotebitelství

Development and impacts of the sharing economy with a focus on transport in the Czech Republic

Abstract

The bachelor thesis deals with the sharing economy, especially the transport services in this new and rapidly developing economic model. The aim of the thesis is to map the development of sharing transport in the Czech Republic and to determine on the basis of the relevant data of the sharing transport and how the sharing economy has influenced the service offer and customer demand.

The thesis consists of theoretical and practical part. The theoretical part is focused on defining the definitions, opinions and approaches of foreign and domestic authors in the sharing economy. The next chapters deal with different forms of sharing economy, positive and negative aspects. Further, the theoretical part of the thesis deals with a very discussed topic of sharing economy, its regulation, legislation and the most important platforms on the world and Czech transport market.

The practical part contains data from two alternative taxis that operate on the Czech transport services market. Based on their request for anonymity, they are referred to as Platform X, respectively Y. Furthermore, the data for the work was provided by the Taxi Dealer Association, their document represents ten representatives of ordinary taxis. First of all, the relevant criteria for this work were defined and on the basis of which the stated goals of the work could be met. The data provided by individual subjects were systematically processed into well-arranged tables and graphs in the MS Excel spreadsheet. These representative models also include their interpretation and explanation. Furthermore, the methods of analysis, description and comparison were applied in the empirical part of the thesis, thanks to which concrete results were obtained and conclusions of the work.

Keywords: Czech Republic, co – consumption, sharing, sharing economy, shared transport, transport services

Obsah

1 Úvod	11
2 Teoretická východiska	14
2.1 Sdílená ekonomika	14
2.1.1 Příčiny vzniku sdílené ekonomiky	17
2.1.2 Formy sdílené ekonomiky	20
2.1.2.1 Z pohledu zisků.....	20
2.1.2.2 Z pohledu aktérů	21
2.1.3 Aktéři sdílené ekonomiky.....	21
2.2 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky	23
2.2.1 Výhody sdílené ekonomiky	23
2.2.2 Nevýhody sdílené ekonomiky	25
2.3 Regulace sdílené ekonomiky.....	28
2.3.1 Přístup Evropské unie ke sdílené ekonomice	29
2.3.2 Přístup OECD ke sdílené ekonomice	30
2.3.3 Regulace sdílené ekonomiky v České republice	31
2.3.3.1 Redefinice podnikání	31
2.3.3.2 Úprava legislativy	32
2.3.3.3 Kombinovaná varianta	32
2.4 Nejvýznamnější platformy sdílené dopravy.....	34
2.4.3 Uber	34
2.4.4 Taxify	36
2.5 Sdílená ekonomika v České republice	37
2.5.1 Platformy sdílené dopravy v České republice	38
2.5.1.1 Uber	38
2.5.1.2 Taxify.....	41
2.5.1.3 Liftago.....	42
2.5.2 Regulace sdílené dopravy v České republice	44
3 Vlastní práce.....	45
3.1 Cíle práce	45
3.2 Metodika práce.....	45
3.3 Sběr a zpracování dat	45
3.3 Výsledky analýzy dat	46
3.3.1 Data Magistrátu hlavního města Prahy.....	46
3.3.2 Počet řidičů a jejich vývoj v čase	49
3.3.3 Počet uskutečněných jízd v čase.....	51
3.3.4 Vývoj cen přepravních služeb	53

4 Diskuze.....	63
5 Závěr	65
6 Seznam použitých zdrojů	67

Seznam obrázků

Obr. 1: Průměrná denní doba strávená na sociálních sítích	19
Obr. 2: Fungování trhu sdílené ekonomiky	22
Obr. 3: Působení služby Uber ve světě	35
Obr. 4: Zákaz služby Uber ve světě	36
Obr. 5: Působení služby Taxify ve světě	37
Obr. 6: Hlavní trasy řidičů a nejvytíženější body služby Uber v Praze	39
Obr. 7: Vývoj koncentrace automobilů služby Uber v Praze	40
Obr. 8: Působení služby Liftago	42
Obr. 9: Porovnání služeb poskytovatelů sdílené dopravy v ČR	43

Seznam tabulek

Tab. 1: Maximální ceny taxislužeb stanovené Magistrátem hlavního města Prahy	39
Tab. 2: Vývoj počtu pražských řidičů taxislužeb mezi roky 2010-2018	46
Tab. 3: Meziroční vývoj pražských řidičů taxislužeb (v procentech)	47
Tab. 4: Maximální ceny taxislužeb stanovené magistrátem hlavního města Prahy	49
Tab. 5: Vývoj počtu řidičů v přepravní platformě X	49
Tab. 6: Vývoj počtu řidičů v platformě Y	50
Tab. 7: Uskutečněné jízdy v platformě X	51
Tab. 8: Meziroční procentuální růst uskutečněných jízd platformy X	51
Tab. 9: Uskutečněné jízdy v platformě Y	52
Tab. 10: Meziroční procentuální růst uskutečněných jízd platformy Y	52
Tab. 11: Vývoj cen platformy X	53
Tab. 12: Porovnání cen přepravních společností v Praze v roce 2015	56
Tab. 13: Porovnání všech přepravních služeb na modelových příkladech (rok 2015)	58
Tab. 14: Porovnání cen přepravních společností v Praze v roce 2018	59
Tab. 15: Porovnání všech přepravních služeb na modelových příkladech (rok 2018)	61

Seznam grafů

Graf 1: Podíl sdílené ekonomiky na HDP	18
Graf 2: Důvody zapojení populace zemí EU do sdílené ekonomiky	25
Graf 3: Vývoj počtu řidičů pražských taxislužeb	48
Graf 4: Porovnání počtu řidičů platforem a běžných taxislužeb (graficky)	50
Graf 5: Počet uskutečněných jízd	52
Graf 6: Vývoj ceny služby A platformy X (graficky)	54
Graf 7: Vývoj ceny služby C platformy X (graficky)	54
Graf 8: Porovnání cen přepravních služeb v Praze v roce 2015 (graficky)	57
Graf 9: Porovnání cen přepravních služeb v Praze v roce 2018 (graficky)	60

1 Úvod

Sdílená ekonomika v posledních několika letech doslova hýbe světem. Samozřejmě nemůžeme mluvit o převratném modelu v oblasti ekonomie. Spoluspotřebitelství, jak se také sdílená ekonomika označuje, nás provází celou historií lidstva. Vzpomeňme si na dobu kamennou, kdy velké skupiny lidí vlastnily a sdílely společný majetek. Neustálé cestování a zakládání nových příbytků neumožňovalo každé rodině kumulovat vlastní majetek, praktičtější byla jistá míra jeho sdílení uvnitř dané komunity. Jako další historické příklady této formy ekonomiky můžeme uvést sdílení automobilů během 2. světové války v USA, izraelské kibucy na bázi kolektivního vlastnictví nebo půjčování knih v knihovnách, které funguje dodnes. Koncept peer to peer (jedinec jedinci) pokračoval napříč stoletími a v určitých případech existuje až dodnes. Půjčování, pronájemy věcí, poskytnutí drobných služeb mezi sousedy, známými, rodinou byl a je přirozený jev sdílené ekonomiky.

Za renesancí sdílené ekonomiky stojí dva zásadní faktory. Prvním faktorem je ohromný vzestup moderních komunikačních a informačních technologií, zejména internetu a chytrých telefonů. Vznikají speciální internetové aplikace za účelem propojování lidí na velké vzdálenosti téměř kdekoli na světě. Díky těmto platformám lidé mohou sdílet rychle, jednoduše, a především bez vzájemné známosti subjektů. Druhým a jistě důležitějším faktorem boomu kolaborativní ekonomiky je snaha o řešení ekologických problémů a nesprávných stereotypů v chování populace vůči naší planetě. Už několik let se hledají způsoby jak Zemi „ulevit“, jak být k životnímu prostředí šetrnější a jak lépe zacházet se vzácnými zdroji. Snahou je snížit a chránit opotřebování naší planety, eliminovat plýtvání statků a služeb, šetřit finance, a hlavně vzácné zdroje.

Světová populace roste, bohatne a její nároky na spotřebu jsou čím dál tím větší. Data a čísla jednotlivých organizací jsou negativního charakteru. Například americká organizace Ward's, která se věnuje automobilovému průmyslu více než 80 let, začátkem roku 2018 informovala o rekordním prodeji osobních a nákladních automobilů. V roce 2017 se jich prodalo přes 90 miliónů, v celkovém součtu na zeměkouli jezdí přibližně 1,3 miliardy automobilů a jejich počet neustále roste. Meziročně se prodej aut zvýšil o 2,7 procentního bodu, růst populace ve stejném období dosahoval pouze 1,2 procentního bodu (ČTK, 2018).

Nejvyšší motorizace, tj. počet motorových vozidel na 1000 obyvatel, je dle Světové banky v USA, kde v současnosti připadá přibližně 800 vozidel na 1000 obyvatel, což představuje 1,25 člověka na jedno vozidlo (Světová banka, 2018).

V Česku je registrováno přes 5,7 mil. osobních aut, motorizace má také rostoucí trend. Na konci roku 2017 představovala 712 motorových vozidel na 1000 obyvatel (Finlord, 2018). S těmito skutečnostmi se také mimo jiné pojí dopravní komplikace a problémy ve všech větších městech napříč celým světem. Mezi nejčastější můžeme zařadit nedostatek parkovacích míst, opakované kolapsy dopravy, dopravní kolony, vyšší nehodovost, vyšší koncentrace výfukových plynů v ovzduší. Mezi další problematické oblasti se řadí spotřeba (ne)obnovitelných zdrojů, zejména vody, dřeva, ropy a zemního plynu. Ropy je denně vytěženo kolem 90 miliónů barelů, některé zdroje uvádějí (Kopčanská a kol., 2013) dostupnost této suroviny přibližně na 40 let. Roční spotřeba vody je přibližně 4 000 km³, z toho je většina spotřebována v průmyslové výrobě, jen na výrobu 1 kg papíru je použito 300 l. Pokud tedy bude pokračovat aktuální trend spotřeby a nároků populace, může v takovém případě hrozit i tzv. vodní krize. Zpracování dřeva roste také nepřiměřenou rychlostí, jeho spotřeba se pohybuje okolo 3,3 mld. m³. FAO uvádí informaci, že se produkce dřeva zvýšila v průběhu 20. století více než trojnásobně. Populace ročně spotřebuje přibližně 2 200 mld. m³ zemního plynu. Největší podíl na jeho využití mají průmysl a domácnosti. V takto pokračujících trendech by zásoby tohoto neobnovitelného zdroje mohly být vyčerpány přibližně za 70 let (Kopčanská a kol., 2013).

A právě díky vizi sdílené ekonomiky bychom mohli postupně tyto reálné hrozby eliminovat. I autoři Sundararajan (2016) a Gansky (2012) ve svých publikacích vyzdvihují důležitost sdílené ekonomiky, kdy shodně upozorňují na nevyužitelnost statků v domácnostech. V některých případech se může jednat i o menší než 1% využití jejich životnosti. Velké procento domácností nakupuje, či vlastní spoustu zboží, ale jejich užívání neodpovídá zátěži, k jaké jsou statky vyrobeny. V dnešní době zasahuje sdílená ekonomika téměř do všech oblastí lidského života. Člověk, převážně tedy ve velkých městech, může využít spoluspotebitelství mnoha způsoby a velmi nenáročnou cestou. Například ubytování a sdílení pracovních prostor (Airbnb, Couchsurfing), dopravu (Uber, Taxify), finance (Zonky, Hithit) nebo také vzdělávání (Khan Academy). Samozřejmě, sdílená ekonomika není jen o superlativech a výhodách, disponuje také celou řadou stinných vlastností. Na globální dopady ekonomického modelu prosazující metodu sdílení se více zaměří následující kapitoly. Teoretická část bude dále řešit otázku regulace sdílené ekonomiky v jednotlivých sektorech tržního systému. Kvůli rychlému rozvoji moderních technologií se sdílení stalo během několika málo let nedílnou součástí tuzemských ekonomik.

Mnoho států na nový koncept obchodování nedokázalo rychle zareagovat a nastavit zřejmá pravidla pro jeho pozici a fungování v zaběhlých procesech. Nejčastější problémy se týkají nepoctivé konkurence a povinnosti odvádění daní. Tímto tématem se zabývají i mezinárodní organizace, které pravidelně vydávají doporučující dokumenty pro nastavení legislativních rámců a zaujmutí pozice vůči sdíleným službám.

V České republice propukla mánie sdílení v roce 2009, respektive 2014. Před deseti lety začala v hlavním městě ČR působit služba Airbnb. Hlavní myšlenkou platformy bylo zprostředkování ubytování mezi poskytovatelem (vlastníkem nevyužitého pokoje, prostoru) a uživatelem. O pět let později vstoupil na český trh startup se sdílenou přepravou lidí. Tento zásah do přepravního byznysu zastřešující soukromými taxislužbami, vyvolal ze stran provozovatelů služeb vlnu protestů, demonstrací a stávek. Asociace koncesionářů taxislužeb dokonce mezi roky 2014 a 2015 požadovala po Magistrátu hlavního města Prahy navýšení maximální cen pro přepravu osob. Předseda Asociace Daniel Tarljevski dokonce požadoval zvýšení z 28 Kč za kilometr jízdy na 38 až 45 Kč. Podle něj je 30 Kč pouze nákladová cena. Alternativní taxislužba začala přepravovat osoby výrazně levněji, rychleji a díky mobilním aplikacím pohodlněji.

Praktická část práce bude právě věnována změnám, vlivům a dopadům sdílené dopravy na nabídku běžných poskytovatelů taxislužeb. Jaký byl počet aktivních řidičů před rokem 2014? Ubylo provozovatelů přepravních služeb? Jakým způsobem reagovalo vedení hlavního města Prahy na vzniklou situaci? Došlo k cenovým regulacím?

Na základě poskytnutých dat od platformy, Magistrátu hlavního města Prahy a pražských taxislužeb bude cílem této práce najít odpověď na výše uvedené otázky.

2 Teoretická východiska

2.1 Sdílená ekonomika

Vymezením či určením definice sdílené ekonomiky se v posledních několika letech zabývá velké množství autorů a zatím tedy nedošlo ke koncensu a stanovení všeobecně uznávané definice. Podle Botsman a Rogers (2010) je také charakteristika tohoto modelu obtížná kvůli rychlému a každodennímu vývoji. V tomto relativně novém oboru ekonomie se nejčastěji setkáváme s pojmy sharing economy (sdílená ekonomika), collaborative consumption (spoluspotřebitelství), či collaborative economy (společná ekonomika).

Téma „sdílené spotřeby“ neboli „spoluspotřebitelství“ se v literatuře poprvé objevuje již v roce 1978 v knize autorů Felsoa a Spaetha. Autoři se ve své publikaci zaměřili na sdílení automobilů (carsharingu), které je v dnešní době pravděpodobně největším fenoménem sdílené ekonomiky. Felson se Speathem (1978) společně definovali spoluspotřebitelství jako *„události, ve kterých jedna či více osob spotřebovávají ekonomické statky nebo služby v procesu zapojování se do společných aktivit s jedním či více lidmi.“* Autoři do tohoto vymezení sdílení zařadili i aktivity jako pití piva s přáteli, telefonování atd. Odmítavě se k této definici vyjádřil autor Belk (2007), který tvrdil, že takové to pojetí je velmi obecné a v příliš malém rozsahu se zaměřuje na problematiku získávání a přerozdělování zdrojů.

O 7 let později Belk (2014) vymezil spoluspotřebitelství jako činnost lidí za účelem získávání prostředků a následného rozdělování za poplatek či jiný benefit.

Podle Botsman a Rogers (2010) je hlavní vizí společné spotřeby renesance tradičního tržního chování – pronájem, půjčování, výměna, darování atd. pouze jinými způsoby (internet, platformy) a ve větší míře.

Společná spotřeba je založena na 3 pilířích:

- 1) **Redistribuční trh** – redistribuce nepotřebného zboží
- 2) **Životní styl založený na sdílení** – sdílení veškerých aktiv běžného života (peníze, místo, dovednosti)
- 3) **Servisní systém** – poplatek za půjčení produktů, místo jejich vlastnění
(The sharing economy Lacks a shared definition, 2013).

Společná ekonomika (collaborative economy) je ekonomický model založený na tzv. distribučních sítích a trzích propojující konkrétní jednotlivce a komunity. Jedná se o způsob poskytování, půjčování a pronajímání statků za poplatek. Pro snadnější a důvěryhodnější komunikaci mezi nabízející a poptávající stranou stojí zprostředkovatel (Botsman a Rogers, 2010).

Skládá se ze čtyř hlavních komponentů:

- 1) **Produkce** - představuje zejména online komunity (např. Quirky), které sdružují jedince s novými nápady. Firmy nápady vyhodnotí a těm nejlepším pokryje náklady, zařídí výrobu a následně i finální distribuci. Novou inovaci, nápad tak zpřístupní všem.
- 2) **Spotřeba** - snaha o maximální využití vlastního majetku pomocí účinných modelů přerozdělování a sdílení. Jako příklad můžeme uvést Airbnb, služba, která umožňuje krátkodobý či dlouhodobý pronájem. Lidé mohou nabídnout celý bytu nebo jen nevyužívaný pokoj.
- 3) **Financování** - model, kdy si půjčují osoby mezi sebou a vynechají tím tradičního účastníka tohoto procesu, banku (příklad služba Zonky).
- 4) **Vzdělávání** - model vzájemného vzdělávání (osoba – osoba).
(The sharing economy Lacks a shared definition, 2013).

Výše uvedené pojmy redistribuce, přerozdělování a spoluspotřebitelství se v posledních letech ustálilo na termín sdílená ekonomika. Dle ekonomických teoretiků Botsman a Rogers (2010) lze sdílenou ekonomiku chápat jako ekonomický model podporující zhodnocování vlastnictví a umožňuje optimalizaci spotřeby prostřednictvím sdílení, pronajímání a výměnu zboží a služeb. Sdílená ekonomika díky současným digitálním technologiím redukuje transakční náklady na hledání protistrany při najímání aktiv. Nižší transakční náklady se následně promítají do nižší nájemní ceny těchto aktiv, která jsou tudíž dostupná širšímu okruhu lidí.

Aktivum může být pronajato v době, kdy jej vlastník nevyužívá, což zvyšuje jeho využití. (Goudin, 2016).

Britská podnikatelka Woskov (2014) popisuje sdílenou ekonomiku jako online platformu, která napomáhá lidem sdílet přístup k aktivům, zdrojům, času a zkušenostem. Další zajímavý pohled na ekonomiku sdílení uvedla Gansky (2010), která pro tento typ aktivity používá slovo The Mesh (přeloženo jako síť, spleť) znamenající nový model businessu. Firmy prostřednictvím sociálních médií, internetu a dat poskytují lidem aktiva přesně v ten čas, kdy je potřebují.

Van Welsun (2016) označuje sdílenou ekonomiku jako nesprávně zvolené spojení. Podle ní není vůbec patrné, co konkrétně je sdíleno a zda vůbec se o sdílení jedná, pokud si za produkt nebo službu nechá poskytovatel zaplatit.

Britský profesor ekonomie Sundararajan (2016) označuje sdílenou ekonomiku za kapitalismus založený na lidech.

Definuje systém sdílení pěti vlastnostmi:

1. Široce tržně zaměřený: sdílená ekonomika umožňuje výměnu aktiv, tedy zboží a služeb, což vede k větší ekonomické aktivitě.
2. Vysoká úroveň kapitálu: sdílená ekonomika využívá maximálního potenciálu lidí, peněz i času.
3. Síť lidí, spíše než centralizované instituce nebo hierarchie: model ekonomiky zaměřený na systém nezávislých jedinců, státní a korporátní subjekty jsou v ústraní.

4. Prolnutí mezi osobním a profesním životem: oblastí sdílené ekonomiky se odklání od zaběhlých tradičních stereotypů. Představa, že by lidé mezi sebou sdíleli svoje soukromí – půjčili někomu dům, auto nebo peníze, byla před několika lety velmi nereálná.

5. Prolnutí práce a koníčků, závislé a nezávislé práce: flexibilní pracovní doba umožňuje vydělat finanční prostředky podle potřeb každého jedince.

(Sundararajan, 2016).

Na čem se ale většina autorů a odborníků zabývající se ekonomikou sdílení shodne, je fakt, že je tento systém v dnešní době velmi úzce spjat, v některých případech až závislý na moderních informačních technologiích, v čele s chytrými telefony a sociálními sítěmi.

Tento názor ve své knize publikuje i Botsman (2015), vysvětluje zde spojitost a důležitost používání tabletů, počítačů a chytrých telefonů k jednoduchému přístupu ke zboží a službám. Bez těchto moderních technologií by sdílená ekonomika fungovala jen velmi obtížně.

2.1.1 Příčiny vzniku sdílené ekonomiky

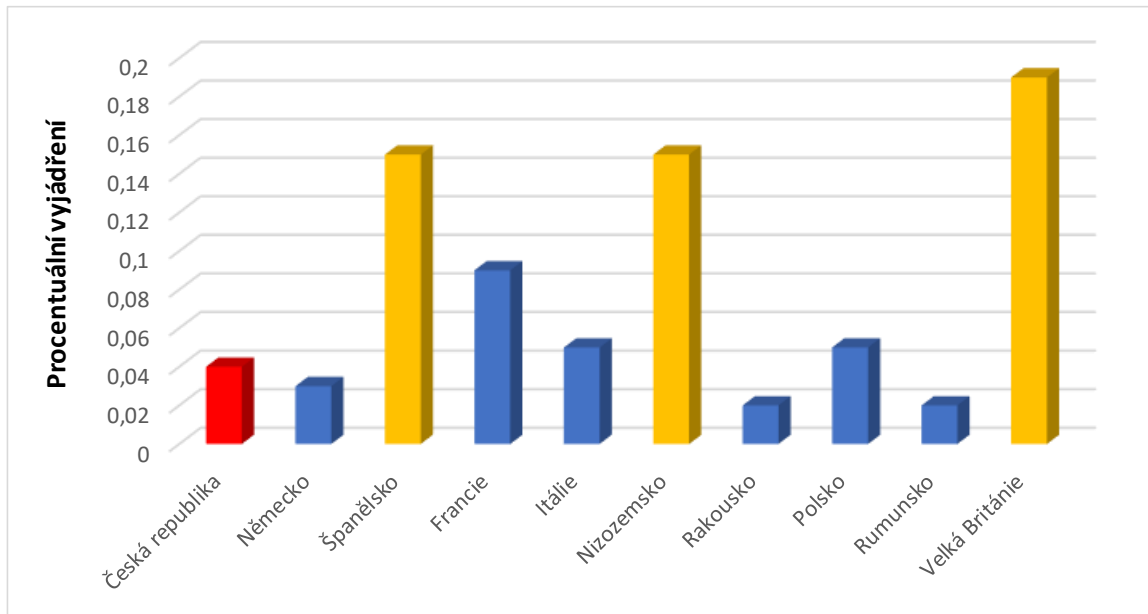
O silném vlivu sdílené ekonomiky na aktuální dobu jsme se již zmínili v úvodu této práce. Rostoucí trend posledních několika let se zvyšuje každým dnem, digitální platformy, startupy sdílených služeb se stávají úspěšnými a bohatými lídry na trzích po celém světě. Podle studie PwC (2015) bylo v roce 2015 na světovém trhu více než 275 platform sdílené ekonomiky. V některých zemích si lidé bez využití sdílené ekonomiky neumí představit běžný den.

V roce 2015 generovala sdílená ekonomika celosvětově přibližně 20 miliard dolarů (Lee, 2015), v roce 2025 by to podle odhadů společnosti PwC (2015) mělo být až 335 miliard dolarů. V Evropě v roce 2015 tvořila sdílená ekonomika více než čtvrtinu (4,6 mld. dolarů) celosvětového obratu v této oblasti (PwC, 2015).

V České republice se sdílené služby zatím rozvíjejí a vytvářejí si na trhu pevné místo. Pomalý růst je také ovlivněn nejasnou legislativou stanovenou státem, viz kapitola 4.3. Podle odhadů Deloitte (2017) tvořila sdílená ekonomika v roce 2017 mezi 0,02 až 0,04 % HDP, tedy 0,9 až 2 miliardy korun českých. Ve srovnání se západními ekonomikami se jedná o relativně nízký podíl na tuzemské ekonomice, ale například Německo či Rakousko disponují ještě nižším podílem (graf 1).

Rozdíly působení sdílené ekonomiky v jednotlivých státech je zapříčiněno především množstvím internetových nákupů a participací v této oblasti ekonomiky. Podíl těchto determinantů je nejvíce ve Španělsku, Nizozemsku a Spojeném království (Deloitte, Česká republika, 2017).

Graf 1: Podíl sdílené ekonomiky na HDP

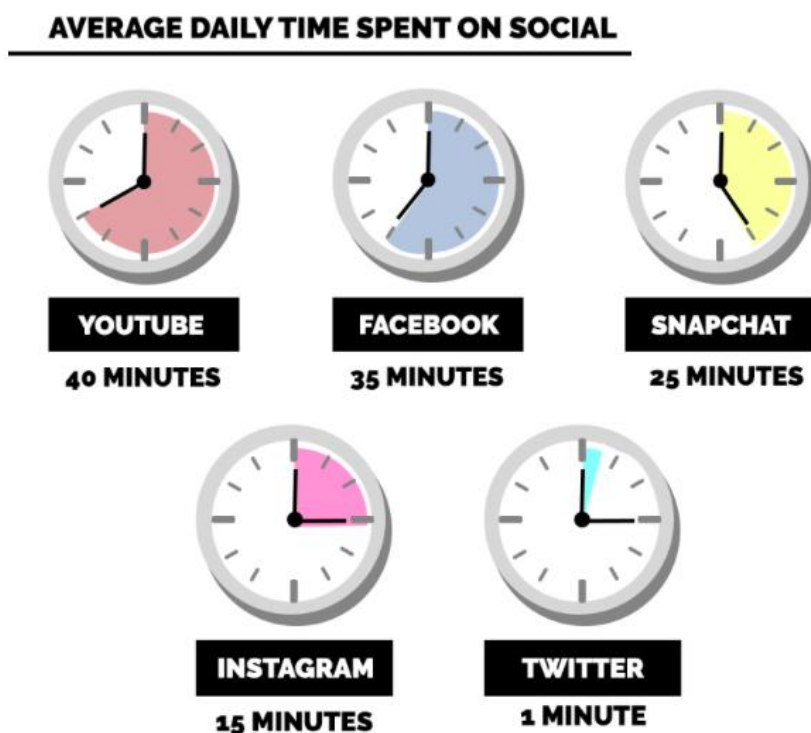


Zdroj: Vlastní zpracování grafu dle údajů Deloitte (2017).

Moderní technologie

Růst sdílené ekonomiky je bezesporu spojený s rozvojem moderních technologií – chytrých telefonů, tabletů, internetu a digitálních platforem. Díky tomuto rozvoji dochází k jednoduchému propojení poskytovatele služby s uživatelem prostřednictvím platformy, jako zprostředkujícího subjektu. Postavení sdílené ekonomiky posílil i vznik sociálních sítí. Uživatelé si tak mohou vyhledat a prověřit profil účastníků procesu sdílení. Tato možnost zvyšuje důvěryhodnost a transparentnost celé transakce. Propojení moderních technologií se sociálními sítěmi zvyšuje oblast oslovených zákazníků – obrázek 1 prezentuje průměrnou denní dobu strávenou na sociálních sítích.

Obr. 1: Průměrná denní doba strávená na sociálních sítích



Zdroj: Social media today, 2017.

Měnící se potřeby

S ohledem na rozvoj moderních technologií, platforem a změnou životního stylu, došlo v 21. století také k novému přístupu ve spotřebním chování lidí. Minulé století bylo charakteristické vysokou mírou spotřeby, touhou hromadit a vlastnit věci. Současný trend lidí je odlišný, zboží nevlastnit, ale půjčovat si ho, čímž dochází k optimalizaci nákladů na danou činnost, případně dochází k odstranění vstupních nákladů. Reprezentativními příklady jsou sdílení aut (carsharing) či sdílení jízdních kol (bikesharing). Uživatelům tyto služby poskytují příjemný komfort, nezávislost a téměř žádné povinnosti a starosti (Botsman, 2017).

Ochrana životního prostředí

Doba, kdy se velká část populace domnívala, že všechno, co potřebuje k životu – vodu, jídlo, energii či další zdroje, je neomezené a nevyčerpatelné, je již minulostí. Lidé nepřemýšleli nad nadměrnou spotřebou, plýtváním zbožím, respektováním přírodních zákonů. Svět tuto situaci musel řešit, a to radikálně. V posledních několika letech jsou tvořeny velmi rozsáhlé kampaně zaměřené na ochranu životního prostředí a udržení „zelené“ a fungující planety Země. Ovlivnit aktuální stav ve světě se snaží změnit právě i sdílená ekonomika. Prostřednictvím sdílené přepravy eliminuje produkci místních emisí, efektivněji využívá automobily, a tím také snižuje spotřebu pohonných hmot.

Platformy, které zprostředkovávají půjčení či darování nevyužitých věcí pomáhají nenavýšovat spotřebu statků, ale především eliminovat jejich nevyužití (Botsman, 2017).

2.1.2 Formy sdílené ekonomiky

2.1.2.1 Z pohledu zisků

V této oblasti definoval autor Lessing (2008) tři druhy sdílené ekonomiky:

1. Slabá sdílená ekonomika – užitek především pro uživatele samotného
2. Silná sdílená ekonomika – užitek hlavně dobrovolnické komunitě
3. Hybridní ekonomika – aktuální princip fungování sdílené ekonomiky

První dva výše uvedené druhy sdílené ekonomiky označuje Lessing (2008) za tzv. čisté sdílené ekonomiky, kde jsou jednotlivé procesy prováděny bez ohledu na finanční stránku věci. V oblasti hybridní ekonomiky se objevuje komerční prvek, který platformy sdílené ekonomiky (například Uber, Taxify, Airbnb) využívá k dosažení finančního zisku.

2.1.2.2 Z pohledu aktérů

Peer-to-peer (P2P)

Digitální platforma ve formě sdílené ekonomiky „jedinec jedinci“ vstupuje pouze jako zprostředkovatel. Jinými způsoby do podmínek transakcí nevstupuje.

Customer-to-business-to-customer (C2B2C)

V tomto modelu platformy zprostředkovávají procesy mezi poskytovatelem a uživatelem. Dále také například určuje cenovou politiku, tj. cenovou kalkulaci služeb či výši provizí.

Business-to-customer nebo business-to-business (B2C, B2B)

Poslední forma není v mnoha názorech řazena mezi sdílenou ekonomiku. Jedná se především o komerční nabídku vlastních prostředků spotřebitelům. Jako modelový příklad můžeme uvést startup DriveNow, který propaguje pronájem vozů automobilky BMW (Lessing, 2008).

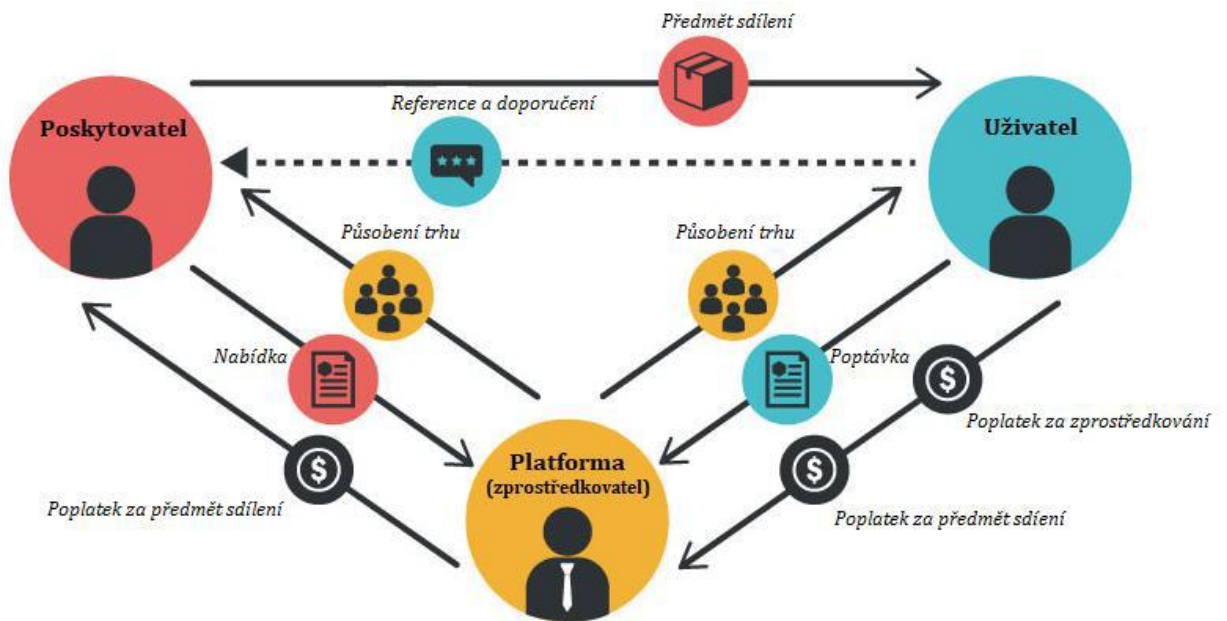
2.1.3 Aktéři sdílené ekonomiky

Tradiční model fungujícího trhu, do kterého vstupují subjekty nabídky, poptávky a komunikačních kanálů, ve sdílené ekonomice chybí. Na trhu ekonomiky sdílení kooperují tři kategorie aktérů – poskytovatel, zprostředkující subjekt a uživatel (Russo a Richards, 2016).

Primárním aktérem trhu sdílení je zprostředkující subjekt. Nejčastěji prostřednictvím platformy zajišťuje spojení mezi poskytovatelem a uživatelem. Digitální platformy se stávají v podobě mobilních aplikací místem střetávání nabídky s poptávkou vzájemně neznámých subjektů. Hlavním úkolem zprostředkujícího subjektu je navázání vztahu mezi poskytovatelem služby a jejím spotřebitelem, ale také definování fungování tohoto vztahu (Vláda ČR, 2017). Také by měl umožňovat rychlou a spolehlivou komunikaci, ochranu proti nesprávnému jednání uživatelů a měl by mít pod kontrolou platební transakce (Veber a kol., 2016).

Stranu nabízející představuje poskytovatel statků. Poskytovatel je osoba, která „*vlastní aktiva, zdroje, čas či dovednosti a aktivně je sdílí za účelem přivýdělku či snížení svých nákladů.*“ (Vláda ČR, 2017) Poptávající subjekt reprezentuje uživatel, který aktiva nabízená poskytovatelem spotřebovává. Fungování trhu sdílené ekonomiky znázorňuje obr. 2.

Obr. 2: Fungování trhu sdílené ekonomiky



Zdroj: The New Online Travel Consumer: Euromonitor, 2014.

2.2 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky

V této kapitole se zaměříme na pozitivní a negativní stránky sdílené ekonomiky. Pro obě skupiny bychom našli pravděpodobně velké množství názorů a zařazení. I mnoho autorů zabývajících se sdílenou ekonomikou se v některých případech rozcházejí. Tato kapitola se zaměří na ty nejdůležitější a nejčastěji diskutovaná témata v oblasti sdílení statků.

2.2.1 Výhody sdílené ekonomiky

Mezi první výhodu sdílené ekonomiky řadíme pozitivní environmentální dopad spoluvlastnictví či spoluspotřebitelství. V úvodu této práce zmiňujeme důležitost zamezení plýtvání statků a naučení společnosti více ohleduplnosti k životnímu prostředí. I firmy propagující své sdílené služby po celém světě, se nejčastěji odkazují na ochranu přírody a vzácných zdrojů. Autoři Sundararajan (2016) i Gansky (2012) ve svých publikacích vyzdvihují důležitost sdílené ekonomiky, kdy shodně upozorňují na nevyužitelnost statků v domácnostech.

V některých případech se může jednat i o menší než 1 % využití jejich potenciálu a životnosti (např. náradí, outdoorové vybavení). Podle analýzy Evropské komise (2016) je míra nevyužití obytných prostor kolem 5 %, u vozů je to 60 až 90 %. A právě nedostatečné využívání statků, eliminace nadvýroby a optimalizace lidské spotřeby se staly hlavními myšlenkami sdílené ekonomiky.

Podle Chapuisse (2013) si lidé díky sdílení statků velmi snadno a rychle vydělávají peníze navíc, získají nové věci a služby, které si dříve kvůli vysokým cenám pořídit nemohli. Jen tímto přístupem dochází k šetrnějšímu chování vůči životnímu prostředí a lidé to vlastně dělají nevědomě.

V mnoha případech člověk nepotřebuje ani žádné osvědčení nebo odbornou znalost a může vlastně vykonávat práci ihned. Donedávna to například umožňovala přepravní služba Uber nebo Taxify.

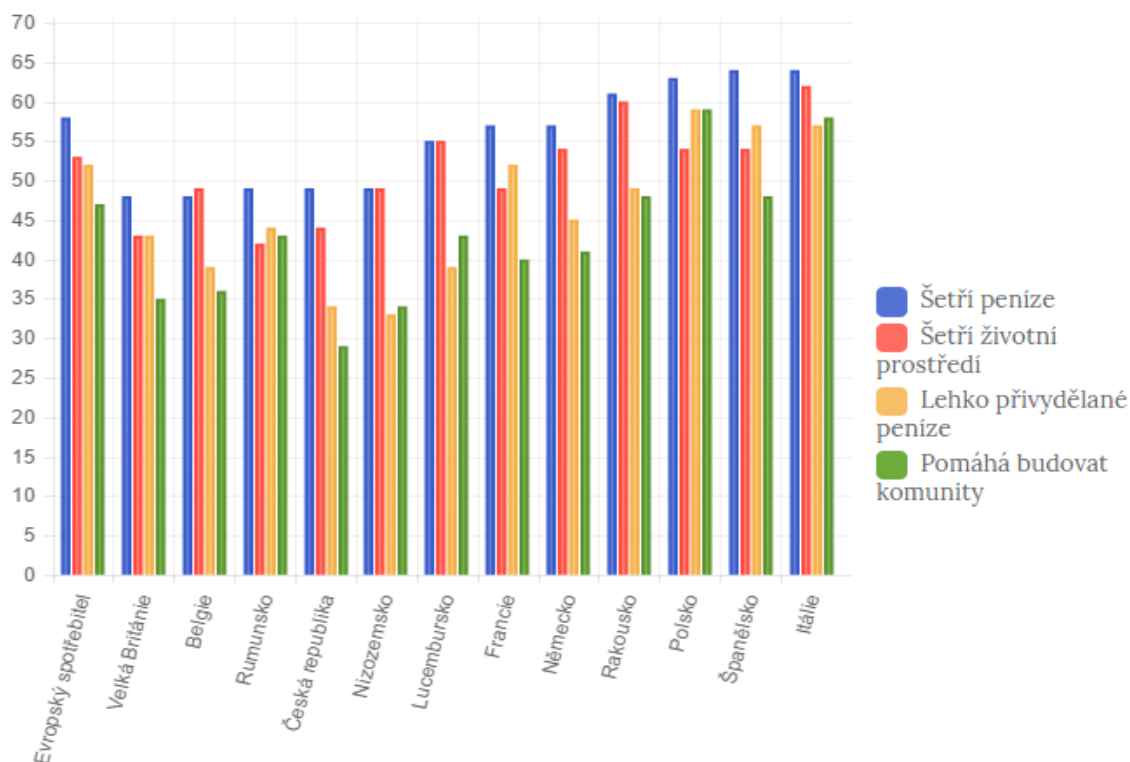
Pozitivní stránkou sdílené ekonomiky je také jednoduchost a pohodlnost. V dnešním světě elektroniky, chytrých telefonů a aplikací mohou uživatelé poptávající i nabízející prodávat, nakupovat, cestovat, bydlet téměř okamžitě (Press, 2015). Pro představu můžeme uvést příklad na přepravní službě. Zákazník je po příjezdu do neznámého města přinucen získat kontakt na taxislužbu, musí popsat místo, kde se nachází a v neposlední řadě si nebude jistý, zda ho místní řidič taxíku nebude chtít okrást na předražené jízdě. Oproti tomu může využít aplikaci místní alternativní dopravy, kde díky lokalizaci během okamžiku zadá místo vyzvednutí i cílovou destinaci. Přesně bude vědět, kolik za jízdu zaplatí. Částka se odečte z platební karty, která se zadává při registraci. Zákazník nemusí řešit problémy s cizí měnou a případně i s jazykovou bariérou.

Poslední aspektem, který řadíme mezi výhody sdílené ekonomiky je bezesporu zvyšování pospolitosti společnosti. V době hoaxů, fake news a hate, kdy lidé mezi sebou příliš nekomunikují, nedůvěřují si, nevytváří si tak lehce nová přátelství, se díky sdílením statků a služeb učí důvěře v tomto „nepřátelském“ online prostředí.

Velmi zdárným příkladem je služba Couchsurfing, který lidem umožňuje navazovat kontakty napříč celým světem skrze online prostředí. Hostitelé dávají možnost cizincům využít jejich domovy pro nocleh, tráví s nimi volný čas, sdílejí s nimi zkušenosti, vyprávějí o městě, o jejich zemi (Botsman a Rogers, 2010).

Obchodní společnost ING provedla v roce 2015 studii zaměřenou na země Evropské unie. Respondentů se ptala, v jaké míře faktory uvedené v legendě grafu 2 ovlivňují jejich účast ve sdílené ekonomice. Procentuální výsledky šetření prezentuje graf 2.

Graf 2: Důvody zapojení populace zemí EU do sdílené ekonomiky



Zdroj: ING, 2015.

2.2.2 Nevýhody sdílené ekonomiky

Autoři Eckhardt a Bardhi (2015) poukazují na nesprávné zařazování některých služeb do sdílené ekonomiky. Podle nich nezapadají do tohoto konceptu a nevyjadřují podstatu sdílení. Autoři se více přiklánějí k označení přístupová ekonomika (access economy). Jako příklad můžeme uvést porovnání dvou přepravních služeb, Uberu a BlaBlaCaru.

Druhý uvedený zprostředkovatel je typickým zástupcem tzv. spolujízdy (carpoolingu). Spolujízdu si můžeme vysvětlit jako druh přepravy, kde je základním kamenem řidič a jeho plánovaná cesta z bodu A do bodu B. Řidič by na této trase nejel plně vytížen, a proto sdílí svůj automobil i pro jiné cestující, kteří mají stejný cíl své cesty. Tito cestující zaplatí řidiči drobnou úplatu spojenou pouze s náklady na přepravu (Boháč a kol., 2017).

Společnost Uber ve svých začátcích tvrdila, že její služby budou probíhat na principu spolujízdy a s tím také spojené poplatky, pouze na náklady, které vzniknout přepravci na dané trase. Pravá podoba přepravy alternativního dopravce Uber je však úplně jiná. Prvním rozdílem je zadávání plánované cesty, v tomto případě ji zadává uživatel služby a nikoli poskytovatel. Další rozdíl můžeme registrovat v tom, že Uber neúčtuje platby pouze za náklady vynaložené s danou cestou. Naopak vytváří cenovou politiku tak, aby cena za přepravu pokryla její náklady a současně generovala pro zprostředkovatele zisk.

Další nevýhodou sdílené ekonomiky dle Eckhardt a Bardhi (2015) je nekalá konkurence. Makroekonomický dopad sdílené ekonomiky spočívá ve zvyšování cenové konkurence, tím dochází k nižším cenám a snižování inflace. Nižší ceny zákonitě zvyšují kupní sílu. V některých případech se ceny pohybují těsně nad nákladovými, což vede k velkým nepokojům ze stran klasických firem.

Pro služby sdílené ekonomiky však neplatí stejná pravidla a podmínky jako pro klasické zástupce na trhu, nemusí vynakládat vysoké vstupní náklady, jako většina začínajících podnikatelů.

Jako další negativum sdílené ekonomiky uvádějí ve svých publikacích autoři Bannerová (2014) a Roose (2014), kteří řeší otázku sdílené ekonomiky jako prostředek ke stabilizaci nepříznivé finanční situace, nikoli jako touhu pro sdílení svých statků a služeb. Podle autorů se mnoho lidí zapojuje do sdílené ekonomiky pouze kvůli výdělku. V některých případech může dojít na situaci, kdy nebudou chtít pracovat na plný úvazek ve svém zaměstnání. V oblasti dopravy můžeme uvést příklad společnosti Uber a klasické taxislužby. Administrativní, finanční i kontrolní náročnost beze sporu hraje ve prospěch Uberu.

Sprague (2015) vidí nevýhodu sdílené ekonomiky ve snaze o daňovou optimalizaci. Poskytovatelé statků a služeb nejsou vnímáni společnostmi fungujícími na konceptu sdílené ekonomiky jako zaměstnanci, i když si v některých případech na ně nárokují určitá pravidla – školení, uniformy, reklamní materiály atd. Nemají nárok na žádné zaměstnanecké výhody a benefity. Zprostředkující platformy pouze propojují trh nabídky s trhem poptávky a za poskytovatele („zaměstnance“) nenesou žádnou právní odpovědnost.

Skeptici sdílené ekonomiky často upozorňují na odklon skutečnosti od původní myšlenky. Můžeme uvést opět příklad přepravní služby Uber. Hlavní myšlenkou stojící za vznikem této platformy bylo snížení počtu aut ve městech a ohleduplnější chování k životnímu prostředí. Podle dostupných zdrojů (Lee, 2015) jde dopravci pouze o propracovaný byznys. Ke konci roku 2015 byla hodnota společnosti Uberu odhadována na 62,5 miliard amerických dolarů. Vzhledem k významnému růstu této přepravní služby, ke kterému došlo během několika posledních let, bude její současná hodnota mnohonásobně vyšší. Podobnou situaci můžeme sledovat i u služby Airbnb, kde prvotní vize byla v pronajímání nevyužívaných pokojů, prostorů nebo nemovitostí turistům za minimální poplatek. Výsledkem celého konceptu platformy je, že lidé v mnoha zemích po celém světě skupují nemovitosti, pozemky, a to pouze za účelem pronajímání prostřednictvím služby Airbnb. To logicky způsobuje negativní dopady na trh s nemovitostmi – nedostatek nemovitostí pro zájemce s nepodnikatelským záměrem a samozřejmě enormní růst cen realit (Lee, 2015).

2.3 Regulace sdílené ekonomiky

Regulace ve spojení se sdílenou ekonomikou jsou od počátku velkým tématem. Nerovné podmínky pro klasické obchodníky, nedodržování právních předpisů státu, neodvádění daní dle zákona. Toto je jen krátký výčet problematických oblastí, které negativně ovlivňují chování nabídky na trhu. Sdílená ekonomika započala zcela novou etapu fungování trhu a po svém vzniku zaznamenala velmi rychle rostoucí poptávku. Proto je zřejmé, že stávající legislativní pravidla nelze na nový koncept aplikovat. Vytvoření nového fungujícího systému, nových pravidel bude nějaký čas trvat.

Podle slovníku OECD (2002) můžeme regulaci chápat jako *"proces, kdy vláda uloží pravidla chování a podpoří je souborem sankcí určených k úpravě ekonomického chování jednotlivců a firem v soukromém sektoru."* Advokátka Edita Bolková ze společnosti Deloitte chápe regulaci jako reakci na vývoj a nastavení srozumitelných pravidel chování (Deloitte, 2017). Cílem každého regulačního procesu je především ochrana zájmu spotřebitele, dodržování standardů v kvalitě poskytování služeb, dodržování etický standardů (OECD, 2002).

Hlavním úkolem regulace je především zpomalit vývoj, vytvořit bezpečné prostředí a udržení dostačující úrovně ekonomické aktivity (Koopman a kol., 2015).

Někteří autoři (Stigler, 1971) vidí regulaci jako překážku pro vstup do daného odvětví, zejména pokud je podmíněna konkrétními předpisy. Poté je v zájmu již zavedených firem tyto předpisy pro nové vstupující subjekty na trh zachovat. Díky tomuto přístupu si firmy zajistí vysoké konečné ceny pro spotřebitele a tím i velmi slušné výdělků.

Podle průzkumu Wallstena (2015) má rozvoj sdílené ekonomiky pozitivní dopad na klasické poskytovatele služeb, kteří musejí nějakým způsobem zasáhnout do nabízených služeb – snížením ceny nebo zvýšením kvality. Wallsten (2015) analyzoval data Google Trends a zjistil, že po zavedení alternativní služby Uber v New Yorku a Chicagu, došlo k eliminaci negativních referencí na klasické taxislužby.

2.3.1 Přístup Evropské unie ke sdílené ekonomice

Evropská komise (dále jen komise) v červnu 2016 vydala ve formě sdělení Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů dokument s názvem Evropský program pro ekonomiku sdílení (*European Agenda for Collaborative Economy*). V tomto dokumentu Evropská komise popisuje neformální přístup ke sdílené ekonomice. Její kroky se zatím zaměřují hlavně na regulační a aplikační činnost jednotlivých členských států.

Podle komise nabízí ekonomika sdílení nové příležitosti pro spotřebitele a poskytovatele. Prosazení nových platforem na již zavedeném trhu je mnohdy problematický, ale díky možnosti občanů nabízet služby, dojde k novým pracovním příležitostem a novým zdrojům příjmů. Spotřebitelům naopak přináší nové služby, nižší ceny nebo rozšíření dodávek. Z těchto důvodů se komise domnívá, že pokud budou nové modely ekonomiky správným a systematickým způsobem podporovány a rozvíjeny, mohou významně přispět k zaměstnanosti, konkurenceschopnosti a růstu. Podle Evropské unie byl v roce 2015 hrubý příjem z platforem odhadnut na 28 miliard EUR. Odborníci odhadují, že během několika let bude sdílená ekonomika generovat 160 až 572 miliard EUR.

Komise se dále ve svém dokumentu pozastavuje nad nově vzniklými vztahy mezi spotřebiteli a poskytovateli, pracovníkem a osobou samostatně výdělečně činnou či mezi profesionálním a neprofesionálním poskytováním služeb. Tyto nové situace společně s nehomogenními regulačními přístupy jednotlivých členských států brzdí rozvoj sdílené ekonomiky. Členské země by měly rozlišovat mezi příležitostnými a profesionálními poskytovateli služeb, například dle úrovně aktivity.

Hlavní problémy Evropská komise vidí v požadavcích při vstupu na trh, odpovědnost a ochranu uživatelů a problematiku zdanění sdílené ekonomiky. Uvádí, že daňové povinnosti jsou stejné jak pro poskytovatele služeb, tak i pro organizátora platformy. Ti odvádějí daň ze svých příjmů a daň z přidané hodnoty.

Nejdůležitější vize pro harmonický vývoj sdílené ekonomiky spatřuje komise v zajištění rovných pracovních podmínek a ve spotřebitelské a sociální ochraně.

V závěru dokumentu vybízí Evropská unie vnitrostátní orgány a účastníky trhu členských států, aby jasně vyjádřili svůj postoj k pravidlům a povinnostem vztahující se na subjekty sdílené ekonomiky (Evropská komise, 2016).

2.3.2 Přístup OECD ke sdílené ekonomice

Vlivem sdílené ekonomiky na celosvětovou ekonomiku se zabývá i Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj. V roce 2016 proběhla konference OECD a ministrů, jejíž výstupem byla jednoznačná podpora a přijetí digitální ekonomiky jako reality, nerozlišování mezi klasickými a online aktivitami. Důležité je zaměřit se na přípravu pro digitalizaci společnosti a zabývat se hledáním způsobů, jak využít výhody digitální ekonomiky.

Konference doporučuje pokrok ve čtyřech klíčových politikách:

- důvěra v prostředí digitální ekonomiky
- pracovní místa a dovednosti v digitální ekonomice
- výstavba globálního propojení
- otevřenost internetu a inovace (OECD, 2016).

Nejvíce diskutovaným tématem byl vliv sdílené ekonomiky na turismus a dopravu. Probíral se návrh na zavedení ubytovací daně poskytovatelům ubytovacích služeb. Konkrétní představy tohoto zdanění nezazněly, přesný koncept poplatku by bylo v gesci jednotlivých členských států.

Obecně OECD shledává nejvíce problematickou oblast danění. Velmi vysoké procento daňových subjektů nesprávně identifikují svůj podnikatelský status a povinnost odvádět daň. Celý systém by měl fungovat na intenzivní spolupráci národních finančních správ, které mají komunikovat s platformami sdílených ekonomik. Takovýto systém funguje např. ve Velké Británii, kde sběrem dat ze sociálních sítí a webových stránek vytvářejí trendy ve zkoumaných oblastech (OECD, 2017).

Počet členských států OECD, které se jakkoli ke sdílené ekonomice vymezily a vydaly konkrétní opatření, není mnoho. Legislativní změny v oblasti ubytování turistů zprostředkovanou platformou proběhly v Rakousku v roce 2015. Francie označila několik forem přepravních dopravců za nezákonné. Důvodem byla nepoctivá konkurence klasickým taxislužbám (OECD, 2018 b).

2.3.3 Regulace sdílené ekonomiky v České republice

Vláda České republiky v roce 2017 vypracovala analytický dokument s názvem Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem. V jedné kapitole uvádí vláda přehled několika možných variant dalšího přístupu a postupného vývoje sdílené ekonomiky v České republice:

Nulová varianta zastupuje současný stav právního rámce. Pokračovalo by fungování sdílených služeb v tzv. šedé zóně s nevyrovnaným konkurenčním prostředím, nezastavily by se demonstrace a stávky klasických poskytovatelů služeb. Posouzení jednotlivých aktivních subjektů na trhu by nadále zajišťovala ad hoc analýza, především s ohledem na naplnění znaků podnikání. Tento přístup můžeme charakterizovat jako velmi netransparentní a v budoucnu pravděpodobně nefunkční.

2.3.3.1 Redefinice podnikání

Tento přístup ke sdílené ekonomice vychází zejména z úpravy či doplnění současné definice podnikání a tím určitý zásah do zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání a do občanského zákoníku. Vláda uvádí dvě možné alternativy:

1) Doplnění negativního aspektu „dočasnosti.“

Znění by pak mohlo vypadat takto: „*podnikatelem není osoba, která činnost vykonává dočasně či příležitostně*“ (ObZ), či „*živností není činnost vykonávána dočasně, či příležitostně, je-li z okolností činnosti zřejmé, že se nejedná o obcházení podmínek živnostenského podnikání.*“ (živnostenský zákon)

2) Rozšíření výjimek §3 živnostenského zákona

Sdílená ekonomika by měla v živnostenském zákoně zvláštní kategorii, která nespadá do definice klasického živnostenského podnikání. Tato úprava by však nepomohla pro zřetelnou identifikaci, které aktivity podnikání spadají do sdílené ekonomiky a které nikoli. Řešení problému by pomohla kvantifikace aktivit, např. maximální příjem za sdílené služby, maximální počet odpracovaných hodin nebo maximální počet pronajatých pokojů atd. (Vláda ČR, 2017).

Tento koncept aplikovala na svém vnitřním trhu Itálie již v roce 2016. Příjmy do 10 000 EUR ročně jsou zákonem stanovené jako příjmy z neprofesionální činnosti v oblasti sdílené ekonomiky (European Commission, 2018).

Obě zmíněné varianty by legislativní problematiku sdílené ekonomiky ve všech jejích rovinách nevyřešily. Jakýkoli zásah do legislativy státu může mít dopad na celou řadu dalších předpisů.

2.3.3.2 Úprava legislativy

1) Horizontální legislativa

Úprava by spočívala ve vytvoření a přijetí zcela nového zákona o poskytování sdílených služeb. Stanovila by definici sdílené ekonomiky, její účastníky a rozlišovací faktor od regulérního podnikání. Také by v kontextu právního znění jasně určoval ochranu a povinnosti spotřebitele.

2) Sektorová legislativa

Cílem sektorové legislativy by bylo důsledné zmapování stávajících zákonů patřící do jednotlivých oblastí sdílení ekonomiky a jejich případná novelizace (například zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě). Současně by tento přístup nenarušoval klasický koncept podnikání. I tato varianta není ve všech směrem ideální, nově vzniklé platformy sdílené ekonomiky, které by nezapadaly do provedených legislativních změn, by byly zařazeny do „šedé“ neurčené zóny, jako je tomu i dnes.

2.3.3.3 Kombinovaná varianta

Kombinovaný model představuje propojení dvou výše uvedených legislativních úprav, tedy modifikaci horizontální a sektorové varianty. Došlo by k vytvoření jednotného právního rámce, který by byl univerzální pro všechny vstupující subjekty sdílené ekonomiky. Autoři této studie dále počítají se vznikem centralizované kontrolní složky státní správy s velmi úzkou spoluprací s daňovým a živnostenským úřadem. To by zajišťovalo jednoduchou a systematickou evidenci příjmů generovanou z provozování sdílení ekonomiky, odvádění daní a současné právní ošetření, zda konkrétní služba splňuje podmínky podnikání dle zákona (Vláda ČR, 2017).

V tomto přístupu se můžeme inspirovat v Estonsku. Služba Uber zde funguje v bezhotovostním formátu a je propojena s finanční správou. Díky tomuto systému mají specializované úřady veškeré potřebné informace o poskytovatelích sdílené služby. Po regulaci došlo k nárůstu výše vybraných daní z příjmu, z 67 800 EUR na 450 000 EUR (Republic of Estonia, 2017).

Kombinovaný model představuje nejkomplexnější a nejfunkčnější přístupem v řešení problematiky regulace sdílené ekonomiky. Reprezentují jej univerzální podmínky pro současné i nové platformy sdílené ekonomiky, přesná definice rozdílu mezi příležitostným a klasickým podnikáním a zaručuje transparentní systém kontroly poskytovatelů sdílených služeb. Vzhledem k velkému zásahu do právní legislativy by trval celý proces realizace několik let. Sdílená ekonomika je aktuální téma a měla by se řešit co nejrychleji (Vláda ČR, 2017).

Právě autoři Veber a kol. (2016) podporují variantu novelizaci stávající legislativy, z časového i systémového hlediska by se mělo jednat o nejvýhodnější postup. Regulaci sdílené ekonomiky prosazují hlavně kvůli neplnění daňových povinností, porušování práv spotřebitelů, nesystematickému pohybu cizinců a neaktivitě kontrolních institucí. Podle autorů by se stát měl v současnosti zaměřit na regulaci sdílené ekonomiky v oblastech, které nejvíce narušují tržní systém, jako jsou zejména sdílená přeprava a ubytování.

Legislativní rámec pro sdílenou ekonomiku v České republice vychází především z občanského zákoníku, živnostenského zákona (zákon č. 455/1991 Sb.), zákona o daních z příjmů (zákon č. 586/1992 Sb.), zákona o dani z přidané hodnoty (zákon č. 235/2004 Sb.) zákona o ochraně spotřebitele (zákon č. 634/1992 Sb.) a zákona o ochraně hospodářské soutěže (zákon č. 143/2001 Sb.). Samozřejmě nejen tyto dokumenty určují chování subjektu sdílené ekonomiky na trhu. Podle sektoru se proces řídí dalšími právními předpisy (například přepravní služba je dále regulována zákonem o silniční dopravě (zákon č. 111/1994 Sb.)).

Základním legislativním termínem pro ekonomiku sdílení je podnikání. Podnikatel je v ČR definován dle § 420 nového občanského zákoníku jako osoba, která *"samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku."* (Česká advokátní komora, 2014)

Již toto znění paragrafu vyvolává řadu nejasností a otázek ve spojitosti s ekonomikou sdílení. Je tedy poskytovatel sdílených služeb podnikatelem nebo se jedná pouze o příležitostného poskytovatele služeb? Dle mluvčí Generálního finančního ředitelství (Nesvatbová, 2017) se za soustavnou činností považuje i sezónní práce nebo práce v určitých intervalech. Naopak Česká advokátní komora (2014) soustavnou činnost vidí jako aktivitu vykonávající celoročně.

2.4 Nejvýznamnější platformy sdílené dopravy

2.4.3 Uber

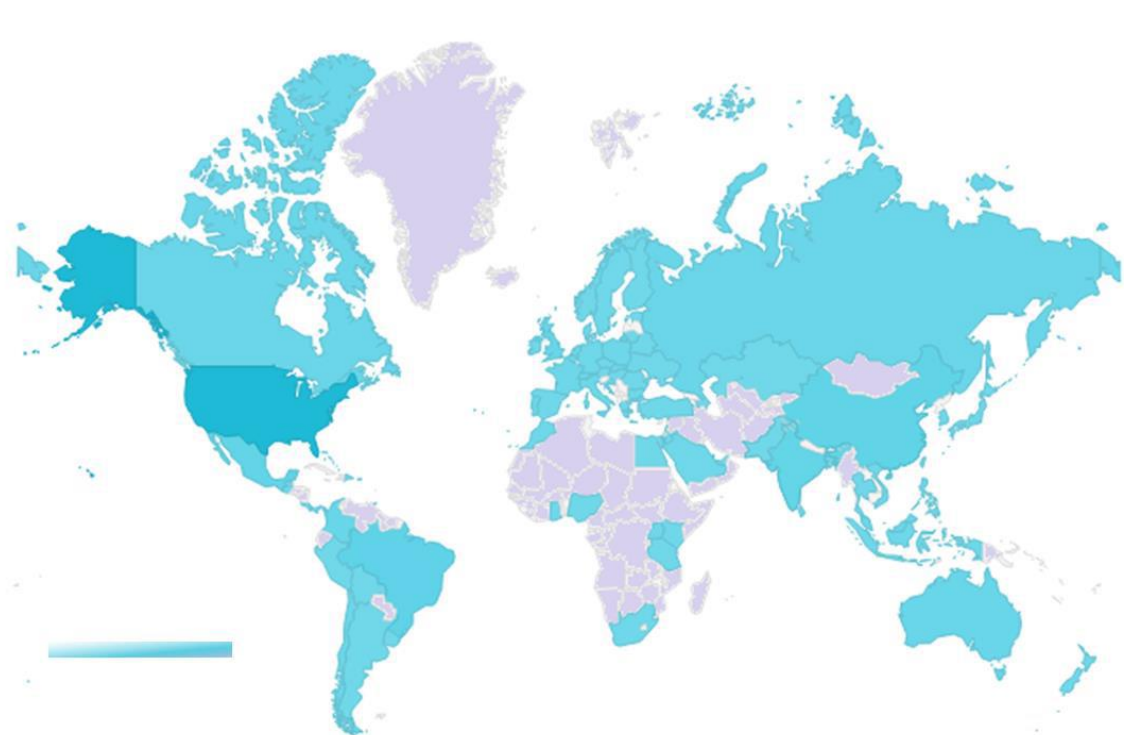
Uber Technologies Inc. je americká přepravní a mobilní společnost se sídlem v San Franciscu. Založena byla již v roce 2009 dvěma přáteli Garrettem Campem a Travisem Kalanickem pod názvem UberCab. Samotná aplikace byla spuštěna o rok později, v roce 2011 se podařilo zakladatelům získat finance ve výši 44,5 milionů dolarů pro další vývoj. Ve stejném roce také došlo k přejmenování společnosti pouze na Uber, volně přeloženo jako „super“ nebo také „topmost“ (nejvyšší) (Peterson, 2014).

K začátku roku 2017 působila společnost ve více než 65 zemích světa a 600 městech. Nejrozšířenější jsou samozřejmě Spojené státy americké s 209 aktivními městy, poté následuje Brazílie, Čína, Mexiko a další. Na konci roku 2015 se hodnota společnosti Uber odhadovala na 62,5 miliard amerických dolarů (Uber, 2018). Díky těmto vysokým výdělkům může společnost dále růst a vyvíjet se. Každým rokem rozšiřuje své portfolio působnosti. Mezi další produkty společnosti patří například UberEats – přeprava jídla zákazníkům, UberBoat – vodní taxislužba v Istanbulu pro přepravu přes úžinu Bospor. Určitě aktuálně nejkontroverznější nabídkou Uberu je cestování helikoptérou (UberChopper).

Na obr. 3 a obr. 4 můžeme současně pozorovat rozšíření, respektive zákaz služby Uberu ve světě. Společnost se od svého založení potýká s nespočtem soudních sporů, demonstrací a žalob ze stran taxislužeb a vlád po celém světě. Hlavním problémem byla nespravedlivá konkurence „klasickým“ taxikářům. Řidiči Uberu nepotřebovali k provozování služby žádnou licenci ani kvalifikaci, neměli pojištění a neplatili daně.

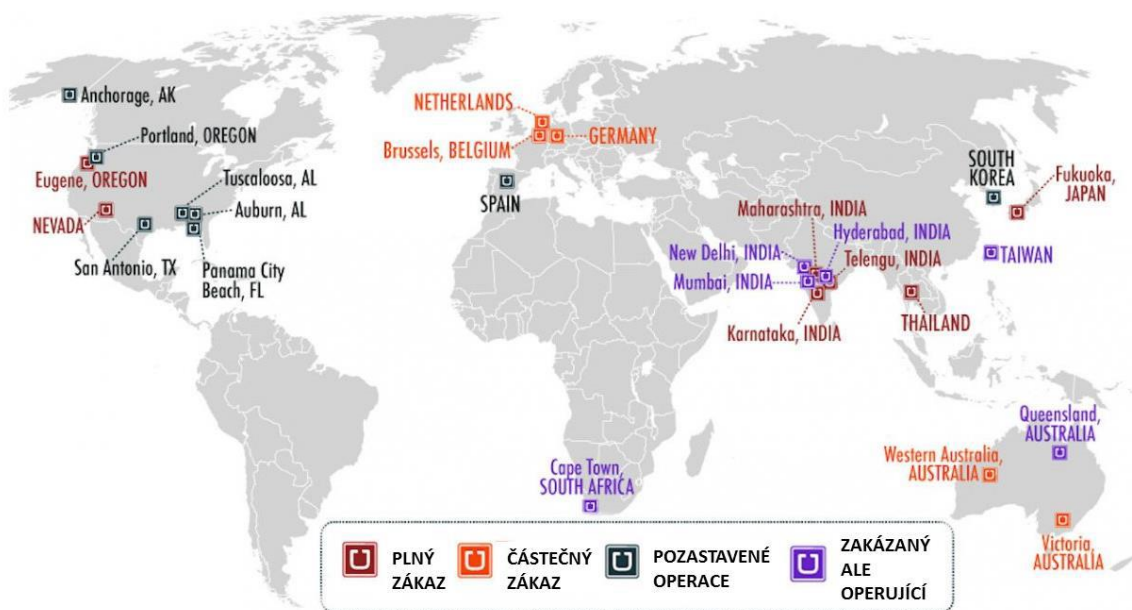
Protesty probíhaly hlavně v Německu, Itálii, Indii, Španělsku, ale také v České republice (Grant, 2015). Do poloviny roku 2015 byl Uber spojován přibližně se 170 žalobami a bylo mu nařízeno zaplatit 161,9 milionů dolarů (Levin, 2016). Na základě těchto nesrovnalostí rozhodl Soudní dvůr Evropské unie na konci roku 2017, že Uber je přepravní službou a musí tedy žádat o licenci a povolení příslušných zákonů zemí Evropské unie (ČTK, 2017).

Obr. 3: Působení služby Uber ve světě



Zdroj: Uber estimate, 2017.

Obr. 4: Zákaz služby Uber ve světě



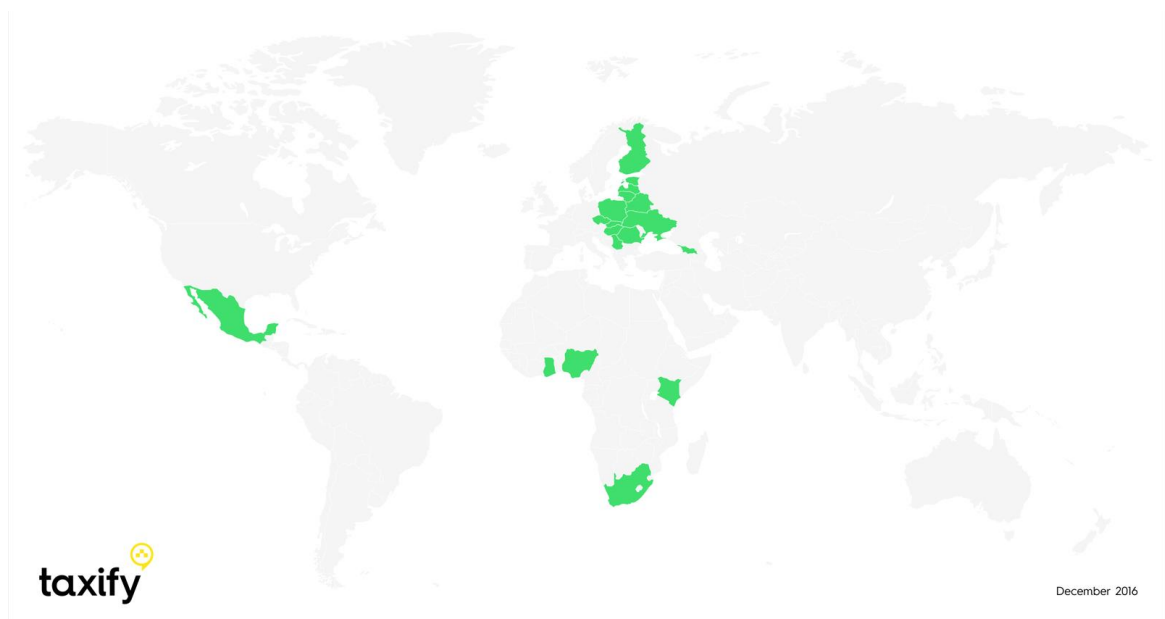
Zdroj: Grant, 2015.

2.4.4 Taxify

Mezinárodní dopravní síť Taxify byla založena v roce 2013 studentem Markem Villigem v hlavním městě Estonska, Tallinu. Taxify funguje na principu soukromého řidiče, kterého si zákazník objedná pomocí aplikace v chytrém telefonu (Treija, 2016).

Cílem této estonské společnosti je být konkurenceschopnou platformou americkému gigantu Uber a do několika let se stát evropským lídrem. Na konci května 2018 fungovala tato alternativní dopravní služba v 25 zemích a 40 městech Evropy, Afriky, západní Asie a centrální Ameriky. Firma disponuje přibližně 10 milióny klienty a více než pět sty tisíci řidiči nabízející prostřednictvím Taxify dopravní služby (Taxify, 2018).

Obr. 5: Působení služby Taxify ve světě



Zdroj: Svoboda, 2017.

2.5 Sdílená ekonomika v České republice

Stejně jako ve světě, i v Česku zažívá sdílená ekonomika velký rozkvět. Největší zájem u spotřebitelů je o zahraniční společnosti zaměřené na sdílenou přepravu a bydlení, tedy o Uber, respektive Taxify a Airbnb. V posledních letech roste i počet českých startupů, platforem a společností zaměřené na sdílení statků. V tuto chvíli ale můžeme ještě říci, že je trh se sdílenou ekonomikou v Česku stále na počátku své éry.

2.5.1 Platformy sdílené dopravy v České republice

2.5.1.1 Uber

Společnost Uber zahájila v Česku, konkrétně v Praze, své podnikání v srpnu 2014 přepravou zákazníků limuzínami, tzv. UberBlack, o dva měsíce později zařadila mezi své služby podstatně levnější alternativu – UberPop. Tuto službu může poskytovat víceméně každý, kdo vlastní platný řidičský průkaz, výpis z trestního rejstříku, výpis z bodového hodnocení a vozidlo mladší deseti let. (Petr, 2017). Služba Uber v Česku funguje na základě registrace, kterou si musí každý potenciální zákazník platformy Uber vytvořit. Registrace je závislá na dostupnost chytrého telefonu s operačním systémem iOS, Android nebo Windows Phone a stažením stejnojmenné aplikace dopravce. V době objednání je nutné být telefonem připojeni na mobilní data či bezdrátové připojení Wi-Fi. Poté si vybere místo nástupu a cílovou destinaci. Na základě těchto informací se zákazník dozví cenu, čas vyzvednutí, jméno řidiče včetně fotografie, typ auta a poznávací značku. Před samotným objednáním si klient může vybrat ze tří typů přepravy: nejlevnější UberPoP, dražší variantu UberSelect a nejdražší službu Uber Black. Platba za přepravu je hotově nebo spárovanou platební kartou přímo z mobilní aplikace, preferovaný způsob platby volí objednavatel ještě před potvrzením objednávky.

Dle analýzy agentury Kantar TNS (Jozová, 2017) měl Uber na konci roku 2016 v Praze více než 1000 aktivních řidičů, kteří za posledních 90 kalendářních dní minimálně jednou přepravili klienta z bodu A do bodu B. V průběhu roku 2016 využíval platformu každý osmý až devátý Pražan, registrováno měl čtvrt miliónu cestujících. Dále agentura Kantar TNS uvádí, že nejvíce aplikaci využívají mladí lidé do 34 let věku se středním nebo vysokoškolským vzděláním. (Jozová, 2017). Na obr. 7 a obr. 8 můžeme vidět hlavní trasy řidičů, respektive vývoj koncentrace automobilů Uberu v Praze.

Přítom cena přepravy společností Uber v některých denních hodinách překračuje nejen běžnou cenu taxislužeb, ale dokonce i maximální povolenou sazbu za kilometr, kterou vyhláškou určuje pražský magistrát, a to někdy až dvojnásobně. Vzhledem k tomu, že mnozí řidiči a tím pádem ani společnost Uber zatím neplatí v Česku daně, veškerý zisk za "spolujízdu" jde na účet platformy (Heller, 2017).

Horní hranici cen za poskytování taxislužeb na území hl. města Prahy stanovuje Magistrát hl. města Prahy. Výše třech sledovaných kategorií jsou stabilní od roku 2007. Konkrétní hodnoty zobrazuje tab. 1. Cena jízdného mimo území hl. m. Prahy není nijak limitována.

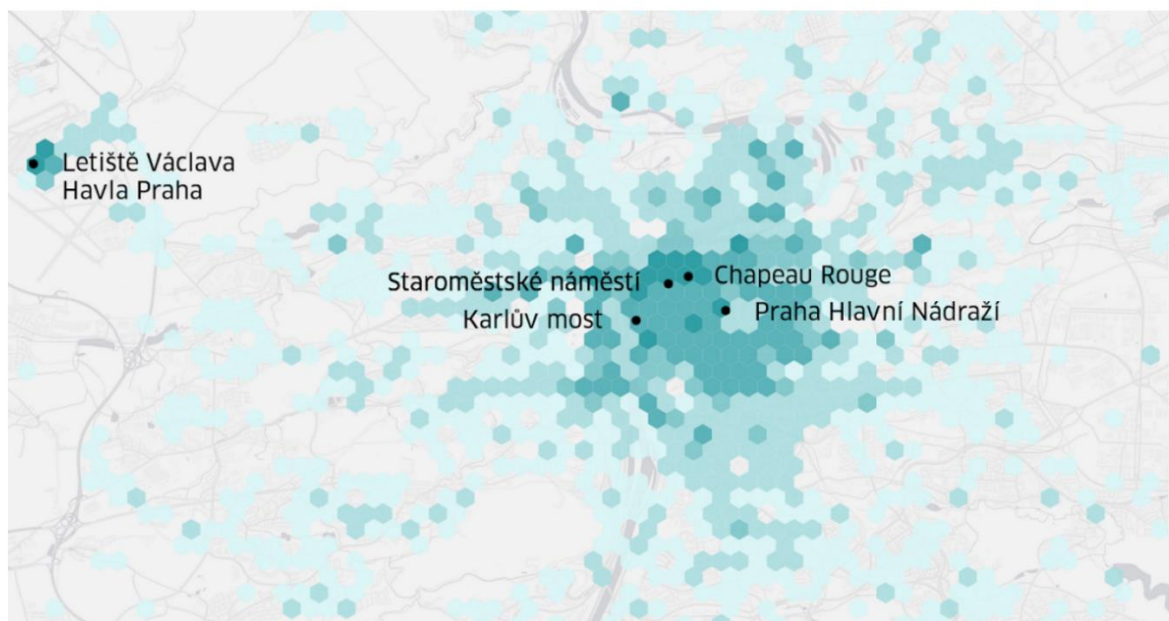
Tab. 1: Maximální ceny taxislužeb stanovené Magistrátem hlavního města Prahy

Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
40 Kč	28 Kč	6 Kč

Zdroj: oficiální stránky Magistrátu hl. města Prahy

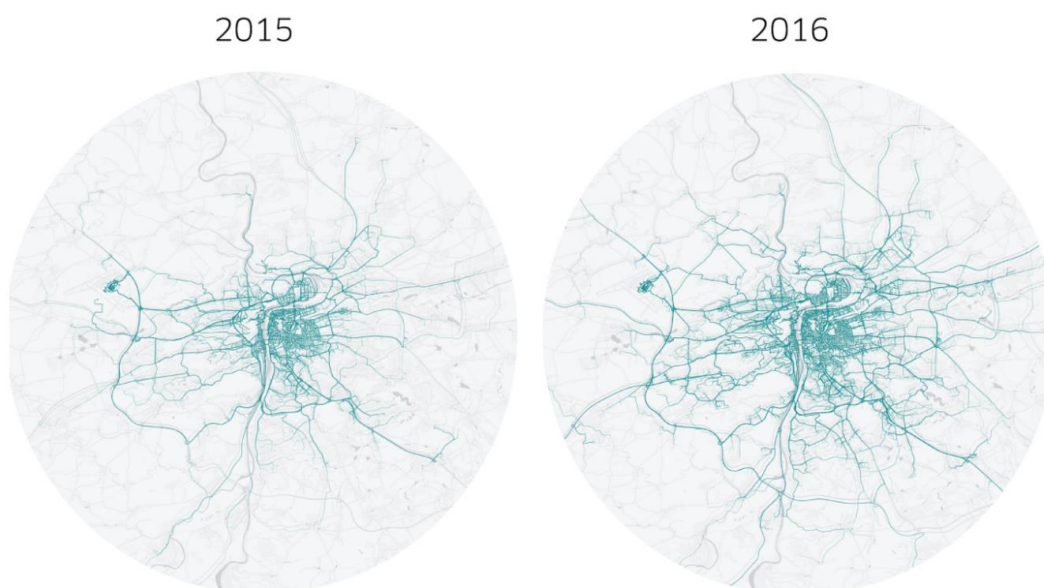
I přesto se americké platformě velmi daří. Důvod je prostý, funkční marketing zaměřený na nízkou a pevnou cenu, jednoduchost a rychlost objednání služby a v jistých případech také velká nedůvěra ke klasickým řidičům taxislužeb, především jejich taxametrum.

Obr. 6: Hlavní trasy řidičů a nejvytíženější body služby Uber v Praze



Zdroj: Průcha, 2016.

Obr. 7: Vývoj koncentrace automobilů služby Uber v Praze



Zdroj: Průcha, 2016.

Na základě pozitivních reakcí zákazníků a rostoucí poptávky po službách platformy, chtěla společnost expandovat do dalších českých měst. Po Praze byla na začátku roku 2017 spuštěna služba Uber v Brně. Podle slov ředitele pro Českou a Slovenskou republiku Tomáše Peťovského bylo Brno vzhledem k potenciálu, které nabízí, ideálním místem pro spuštění druhé vlny. Velký zájem ze strany poptávajících zaregistrovala firma již během působení v Praze. V průběhu sledovaných tří měsíců, otevřelo aplikaci Uber téměř 10 tisíc obyvatel Brna (ČTK, 2017). Působení této alternativní taxislužby trval však pouze tři měsíce. V dubnu téhož roku ji krajský soud předběžným opatřením zakázal s odkazem na porušování českých právních předpisů. Na konci června 2017 bylo opatření Vrchním soudem v Olomouci zrušeno. Podobný proces se ještě několikrát opakoval s posledním rozhodnutím Ústavního soudu v listopadu 2018 – „*Uber v Brně nesmí jezdit.*“ (Labuda, 2018)

Stejně problematickou situaci řešila a stále řeší firma i v hlavním městě. Nedodržování legislativy, porušování předpisů, demonstrace ze stran řidičů klasických taxislužeb. Magistrát hlavního města Prahy musel během posledních tří let řešit několik desítek stížností a protestních jízd stovek aut taxislužeb. Vedení Prahy se neodhodlalo k této události radikálněji vyjádřit, čeká na oficiální stanovisko Evropského soudního dvora. Tehdejší primátorka hl. města Prahy p. Krnáčová pouze sankcionovala alternativního dopravce formou finančních pokut.

Uber však podle svého tvrzení na trh přepravních služeb vstupuje jako zprostředkovatel takovýchto služeb, nikoli jako provozovatel. Podle oficiálního vyjádření společnosti Uber, by se z tohoto důvodu na jejich společnost neměly vztahovat požadavky dle zákona č. 102/2013 (Úšela, 2017).

2.5.1.2 Taxify

Společnost Taxify funguje v České republice od srpna 2015. Zpočátku lidé mohli využívat službu pouze v hlavním městě, od července 2018 také v dalších krajských městech – Ostravě, Plzni, Olomouci a Českých Budějovicích. Po několika měsících působení na české trhu se firma mohla těšit z velkého zájmu zákazníků. Svým charakterem a způsobem objednání přepravy se velmi podobá Uberu, jen své služby nabízí zatím nejlevněji na trhu.

Kvůli údajnému porušování zákonných podmínek přepravních služeb, byla firma nucena na konci roku 2018 ve městech mimo Prahu své působení ukončit. Rozhodnutí zatím není pravomocné a firma se obhájuje tvrzením, že je zodpovědná pouze za vývoj aplikace, neřídí proces přepravy z pozice zprostředkovatele či poskytovatele (ČTK, 2018).

Podle vyjádření ředitele Taxify pro Českou republiku Romana Sysla se bude firma nadále soustředit na rozvoj služeb a servisu v hlavním městě. Dále věří, že Česko bude patřit mezi státy, které jsou otevřené přijmout novou legislativu v oblasti přepravních služeb (Česká televize, 2017).

2.5.1.3 Liftago

Český startup založený v roce 2013 podnikatelem Martinem Hausenblasem vytváří platformu pro optimalizaci městské dopravy v Česku i v zahraničí. Společnost své služby aktuálně nabízí v osmi českých a v jednom slovenském městě (obr. 8). Vizí Liftaga je tvořit tzv. Smart cities (chytrá města), které se vyznačují fungující dopravou bez dopravních komplikací, bez problémů s parkováním a bez závislostí na vlastních automobilech (Marketingové noviny, 2014).

Oproti konkurenčním platformám, filosofie Liftaga je založená na propojování licencovaných řidičů taxi vozů s klienty prostřednictvím bezplatné mobilní aplikace, která je dostupná pro telefony s operačními systémy iOS i Android. Mobilní aplikace není jediná možnost komunikace, pasažéři mohou objednat svého dopravce přes třetí stranu, např. softwary hotelů, restaurace, dispečinkové společnosti atd (Horčík, 2013).

Tímto přístupem nevzniká na trhu poskytovaných služeb tak velké konkurenční prostředí, zatím neproběhly žádné demonstrace, žádné soudní řízení, jako jsme mohli zaznamenat v kauzách ve spojení se společnostmi Uber a Taxify.

Liftago funguje na klasickém transakčním byznys modelu, kdy příjem společnosti je závislý na transakčním poplatku řidiče za zprostředkování zakázky. Cenu za službu přepravy stanovuje poskytovatel dopravy, nikoli platforma Liftago. Provize se pohybuje v rozmezí 7–25 % z konečné ceny (Mečířová, 2017). Obr. 9 prezentuje města s již fungující službou Liftago (tmavě modré označení) a plánem působení (světle modré označení).

Obr. 8: Působení služby Liftago



Zdroj: oficiální stránky platformy Liftago.

Obr. 9: Porovnání služeb poskytovatelů sdílené dopravy v ČR

	Uber	Liftago	Taxify
Aplikace zdarma			
Aplikace v češtině			
Geolokace			
Objednání předem			
Vyšší ceny ve špičce			
Platba kartou			
Platba v hotovosti			
Řidič s taxikářskou koncesí			
Výběr řidiče a vozu			
Telefonická podpora			
Podpora v aplikaci			

Zdroj: Petr, 2017.

2.5.2 Regulace sdílené dopravy v České republice

Platformy Uber i Taxify dlouhodobě musí řešit řadu kontroverzních případů ve spojení s jejich působením na trhu přepravních služeb v Česku. Bez veřejnoprávního opatření vlastních řidičů a kvůli protiprávní konkurenci vůči klasickým řidičům taxislužeb, je proti tomuto fungování vedeno několik soudních řízení. V Brně na konci roku 2018 došlo k prvnímu meritornímu rozhodnutí Ústavního soudu proti alternativní taxislužbě Uber. Městský soud v Praze zatím proti oběma platformách vydal pouze předběžná opatření.

Za účelem stabilizace jednotných podmínek pro klasické řidiče taxislužeb i řidiče Uberu podepsali zástupci vlády, hlavního města Prahy memorandum, ve kterém Uber přislíbil maximální spolupráci. Na základě tohoto v dubnu roku 2018 přistoupil Uber na několik podmínek: řidiči platformy musejí vlastnit průkaz řidiče taxislužby, své automobily přihlásit do registru vozidel taxislužeb a úspěšně absolvovat zkoušku z místopisu (Nyč, 2018). Dále v říjnu 2018 společnost Uber podepsala s Ministerstvem financí dohodu o evidenci svých tržeb v EET. Povinnost monitorování tržeb se vztahuje na řidiče registrované od 1. 10. 2018, pro již fungující řidiče je EET dobrovolná. Změna řidiče nijak nezasáhne, nebudou muset tisknout žádné účtenky, odešlou informaci o tržbě na centrálu, jako doposud. Centrála Uberu bude tyto údaje posílat finanční správě a zákazníkům poskytne na účet v aplikaci Uberu elektronickou účtenku. Finanční správa bude dle dohody vyžadovat od alternativní služby složku svých řidičů s SPZ, tržbami a najetými kilometry. Dohoda je podepsána na rok, poté se strany domluví na dalších krocích spolupráce. Pokusy o regulaci sdílené dopravy by měly alespoň prozatím uklidnit situaci mezi klasickou a alternativní podobou přepravních služeb (Prokeš, 2018).

Na konci února 2019 Vláda ČR schválila novelu zákona o silniční dopravě. Hlavní změny by se týkaly legalizování používání mobilních aplikací pro zprostředkování přepravy, auta taxislužeb by místo střešní svítilny měly pouze nálepku „Taxi“ označující přepravní vozidlo a řidiči by nemuseli dělat zkoušku z místopisu. Novela by dále zavedla odpovědnost zprostředkujících poskytovatelů taxislužeb za ochranu cestujících. Návrh změny zákona je nyní v rukou Poslanecké sněmovny ČR (iDnes, 2019).

3 Vlastní práce

3.1 Cíle práce

Cílem této bakalářské práce je podrobné zmapování vývoje sdílené ekonomiky v dopravních službách v České republice mezi roky 2012-2018 a její dopady na oblast přepravy osob. Hlavními tématy práce jsou analýza stavu a funkčnosti dopravních služeb v ČR před nástupem sdílené ekonomiky, vliv sdílené ekonomiky na nabídku dopravních služeb, vývoj jejich cen a poptávky zákazníků v ČR.

3.2 Metodika práce

Praktická část se bude skládat z časového vývoje dopravních služeb v ČR se zaměřením na vymezená období. Podrobněji se práce bude zabývat obdobími před vstupem sdílené ekonomiky na český trh, jejími počátky a zhodnocením situace po několikaleté aplikaci principu sdílené ekonomiky v dopravních službách. Dále bude empirická část tvořena sběrem relevantních dat, jejich analýze a následnému vyhodnocení prostřednictvím grafů a tabulek. Tento oddíl se také zaměří na komparaci získaných dat z jednotlivých období trhu dopravních služeb a jejich vyhodnocení. Na základě výsledků budou stanoveny závěry, doporučení či omezení pro následující vývoj sdílené ekonomiky v České republice.

3.3 Sběr a zpracování dat

Pro vypracování praktické části bakalářské práce byly vybrány a následně zmapovány přepravní služby na území hlavního města Prahy. Aktuálně je Praha jediným městem, kde alternativní přepravní služby systematicky a dlouhodobě fungují. Jejich aktivity se dají měřit a využít pro zpracování odborných prací.

Hlavním úkolem bylo získat relevantní data od alternativních i klasických přepravních služeb a také od Magistrátu hlavního města Prahy. Pro větší reprezentativnost zkoumaného souboru byly osloveny všechny přední poskytovatelé přepravních služeb.

Bohužel, po velmi složité komunikaci, kdy z počátku nechtěla žádná firma sdělit jakékoli informace, se podařilo obdržet data od dvou alternativních platforem, které si však nepřály být v práci zveřejňovány. Z tohoto důvodu jsme je označili platformou X a Y. Dále bylo pracováno s daty od Asociace koncesionářů v taxislužbě čítající 10 zástupců klasické přepravní služby.

Pro analýzu získaných dat jsme si stanovili tři hodnotící kritéria:

- počet řidičů licencovaných taxislužeb před a po vstupu sdílené ekonomiky na český trh přepravních služeb; počty řidičů přepravních platforem
- vývoj uskutečněných jízd u jednotlivých poskytovatelů přepravy
- vývoj cenové politiky jednotlivých subjektů v oblasti přepravy po vstupu sdílené ekonomiky

Jednotlivá data budou zpracována do přehledných tabulek a grafů v kapitole 3.3. Komparace a zhodnocení vydefinovaných kritérií budou součástí této kapitoly. Podrobné shrnutí celé práce, teoretické i praktické části s výsledky, doporučeními a omezeními budou v kapitolách 4 a 5.

3.3 Výsledky analýzy dat

3.3.1 Data Magistrátu hlavního města Prahy

Tab. 2: Vývoj počtu pražských řidičů taxislužeb mezi roky 2010-2018

Období	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aktivní provozovatelé	2732	2498	2613	2621	1946	1843	1828	1799	1792
Řidiči s místopisem	6270	6932	7331	8665	9689	10311	11033	11606	11931
Pražští řidiči	3510	3480	3672	5227	5486	6526	7571	8370	9190

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů Magistrátu hl. města Prahy

Tab. 3: Meziroční vývoj pražských řidičů taxislužeb (v procentech)

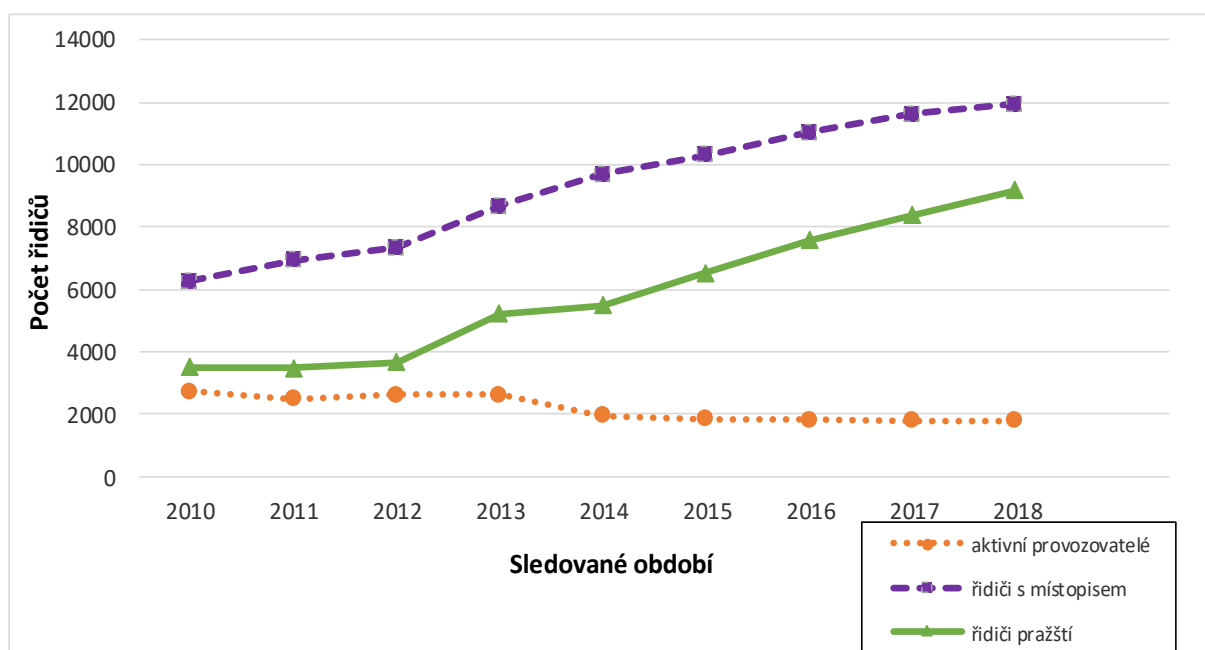
Období	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aktivní provozovatelé	-8,57 %	4,60 %	0,31 %	-25,75 %	-5,29 %	-0,81 %	-1,59 %	-0,39 %
Řidiči s místopisem	10,56 %	5,76 %	18,20 %	11,82 %	6,42 %	7,00 %	5,19 %	2,80 %
Pražští řidiči	-0,85 %	5,52 %	42,35 %	4,96 %	18,96 %	16,01 %	10,55 %	9,80 %

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů Magistrátu hl. města Prahy

Řidiči taxislužby jsou osoby vlastníci průkaz řidiče taxislužby (oprávnění řidiče taxislužby). O toto oprávnění může požádat každá fyzická osoba bez ohledu na to, zda má či nemá živnostenské oprávnění. Práci řidiče taxislužby může proto vykonávat jako zaměstnanec pracující pro držitele živnostenského oprávnění či může provozovat podnikání sám na sebe. Vydání oprávnění řidiče taxislužby je podmíněno předpisem o spolehlivosti řidiče, který je definován dle zákona o silniční dopravě (zákon č. 111/1994 Sb. § 9 odst. 3). Pokud tuto podmínku osoby splňují, Magistrát hl. města jim vydá oprávnění a stanou se z nich řidiči taxislužby.

V tabulce 3 a 4 jsou celkem tři reprezentativní kategorie vykazující data mezi roky 2010 až 2018. Aktivní provozovatelé jsou držitelé živnostenského oprávnění k provozování taxislužby a tuto činnost také provozují. V praxi to znamená, že na sebe mají zaregistrována konkrétní auta určená pro provoz taxislužby. Číslo řidičů se zkouškou místopisu je celkový počet řidičů, kteří na Magistrátu hl. města Prahy zkoušku z místopisu úspěšně dokončili. Bez této zkoušky není možné na území hl. m. Prahy činnost provozovat. V tomto počtu jsou jak pražští řidiči, tak i mimopražští řidiči, kteří taxislužbu provozují na území hlavního města.

Graf 3: Vývoj počtu řidičů pražských taxislužeb



Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů magistrátu hl. Prahy

Na základě poskytnutých dat od Magistrátu hl. města Prahy můžeme sledovat postupný vývoj provozování taxislužeb na území hlavního města ve všech uvedených kategoriích (graf 2). V kategorii aktivních provozovatelů je zřejmý klesající trend v celkovém počtu držitelů živnostenského oprávnění, respektive vozidel určené pouze pro činnost poskytující taxislužby. Od roku 2010 do konce sledovaného období (31. 12. 2018) klesl počet aktivních provozovatelů téměř o 1000 (940), tj. o 35 % za osm let. Nejvyšší pokles, o 675 (26 %) aktivních provozovatelů taxislužeb zaznamenáváme v roce 2014. Ve stejném roce začala v hlavním městě fungovat první přepravní platforma Uber. V tomto ohledu můžeme mezi těmito skutečnostmi spatřovat určitý stupeň korelace. Na základě pouze této informace však konečné, relevantní tvrzení není možné potvrdit. Klesající vývoj pokračoval i v dalších letech. Příčinou může být vstup (rok 2015) dalšího startupu poskytující přepravní služby na český trh a jejich následné sdílení a mezi širokou veřejnost.

Naopak rostoucí tendence od roku 2014 je viditelná u skupiny řidičů s místopisem, jen se od tohoto roku růst křivky zpomalil. Možnou příčinu můžeme opět vysvětlit ve spojitosti s rozvojem alternativních přepravních služeb. Uber pro vykonávání práce na pozici řidiče služby UberPop nenastavil žádné podmínky. Řidičem platformy se tedy mohl stát kdokoli, kdo vlastnil řidičský průkaz, výpis z trestního rejstříku, výpis z bodového hodnocení a vozidlo mladší deseti let.

Procenta v této kategorii se mohou v následujících letech s velkou pravděpodobností navyšovat. V průběhu roku 2018 podepsala společnost Uber první memorandum s Ministerstvem dopravy, které určilo nové podmínky a povinnosti pro řidiče Uberu, mimo jiné i zkoušku z místopisu.

Třetí kategorie zaznamenala výrazný nárůst v roce 2013 (o 42 %). Důvodem byla novela zákona o silniční dopravě, která zrušila tzv. smluvní dopravu a zařadila ji pod taxislužby. Tím se všichni řidiči smluvní dopravy stali řidiči taxislužby.

Magistrát hlavního města Prahy žádným způsobem nezasahoval do cenové politiky taxislužeb. Stanovení cen je stabilní od roku 2007, viz tab. 4.

Tab. 4: Maximální ceny taxislužeb stanovené magistrátem hlavního města Prahy

Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
40 Kč	28 Kč	6 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů Magistrátu hl. města Prahy

3.3.2 Počet řidičů a jejich vývoj v čase

V kategorii počtu řidičů byli do zmapování a dalšího zpracování dat ke každému roku zahrnuti pouze řidiči, kteří u svého přepravce dlouhodobě a pravidelně realizují minimálně čtyři jízdy týdně. Toto opatření bylo z důvodu zabránění započítání do analýzy čísla náhodných a jednorázových řidičů, které se právě nejčastěji vyskytují u alternativních přepravců.

Přepravní platforma X

Tab. 5: Vývoj počtu řidičů v přepravní platformě X

Období	2014	2015	2016	2017	2018
Počet aktivních řidičů*	186	435	958	1452	2205

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

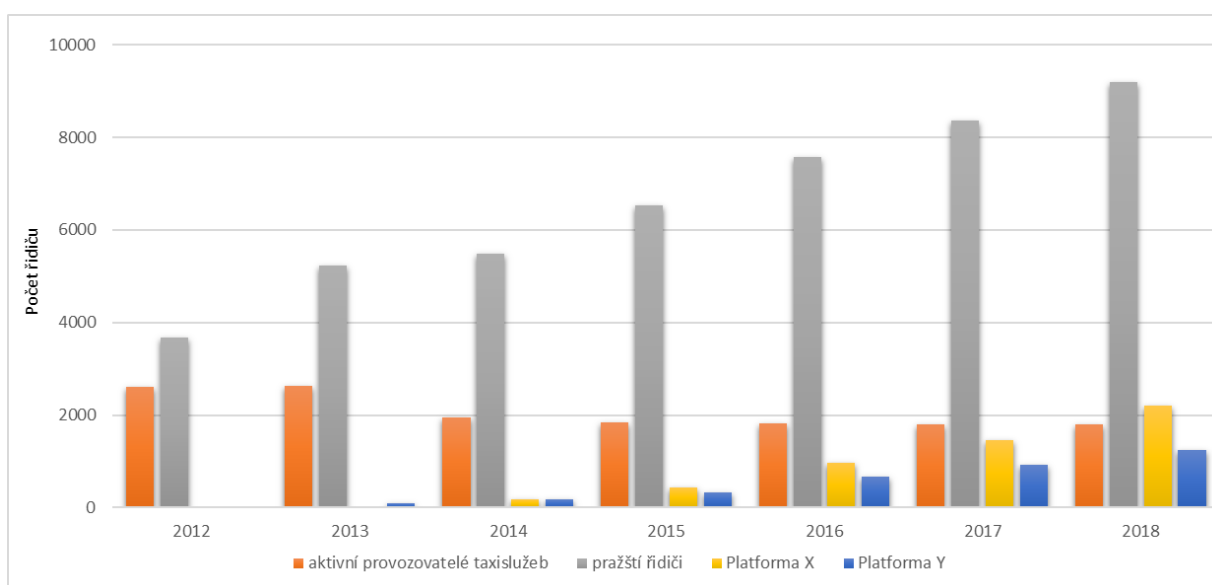
Přepravní platforma Y

Tab. 6: Vývoj počtu řidičů v platformě Y

Období	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet aktivních řidičů*	96	176	325	663	917	1250

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Graf 4: Porovnání počtu řidičů platformem a běžných taxislužeb (graficky)



Zdroj: Vlastní zpracování grafu dle poskytnutých údajů

Čísla v tabulkách a grafické znázornění ukazují z pohledu klasických řidičů taxislužeb klesající trend v kategorii aktivních provozovatelů, zejména od roku 2014. Tomuto ukazateli je věnována kapitola výše. Graf dále prezentuje stále trvající růst pražských taxikářů. Je ale důležité uvést, že meziročně růst od roku 2016 zpomaluje. Prognóza této skupiny je těžko odhadnutelná, v roce 2018 Vláda ČR nastavila pro řidiče Uberu podmínky pro vykonávání služby řidiče, které mohou spoustu zájemců odradit. Dalším faktorem možného snižování trendu může být náročnost zkoušky z místopisu. Je známo, že velké procento řidičů platformem jsou cizinci, z tohoto důvodu je pro tyto jedince velmi náročné u testů uspět.

U platformem X i Y můžeme registrovat od počátku jejich působení na trhu taxislužeb velký nárůst. Platforma X ke konci roku 2018 vykazuje o 2000 řidičů více než v roce 2014.

Nejvyšší pak zaznamenala platforma X mezi roky 2017 a 2018. Každoroční zvyšování počtu svých řidičů je vidět i u druhé platformy Y. Celková čísla nejsou tak vysoká, ale meziročně množství řidičů lineárně stoupá a lze očekávat pokračující trend růstu.

Rozdíl klasických taxikářů a řidičů platform je markantní, u pražských řidičů čítá ke konci roku 2018 přes 9 tisíc. Samozřejmě je takto velká převaha způsobená množstvím pražských poskytovatelů této služby, kterých je na území Prahy přibližně patnáct. Platforma X působí jako samostatný subjekt a uvádí počet svých řidičů kolem dvou tisíc. Toto číslo je absolutní v rámci stanovených kritérií na v metodické části této práce. Dle poskytnutých údajů platforma registruje i vyšší počty řidičů, ale jedná se pouze o krátkodobou či nesystematickou spolupráci, které by pro tuto práci nebyly reprezentativní.

Služby platformy Y jsou na českém trhu taky ojedinělé, na rozdíl od platformy X přesahuje její působnost i do dalších měst České republiky. Z tohoto důvodu jsou celkové počty platformy Y určitě jiné a vyšší, ale data v empirické části práce jsou sledována na přepravních službách pouze v Praze.

3.3.3 Počet uskutečněných jízd v čase

Přepravní platforma X

Tab. 7: Uskutečněné jízdy v platformě X

Období	2014	2015	2016	2017	2018
Počet uskutečněných jízd	78 tis.	141 tis.	282 tis.	960 tis.	1,5 mil.

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Tab. 8: Meziroční procentuální růst uskutečněných jízd platformy X

Období	2014	2015	2016	2017	2018
Počet uskutečněných jízd	-	80,8 %	100,0 %	240,4 %.	56,3 %

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Průměrný meziroční růst uskutečněných jízd je: **119,4 %**.

Přepraní platforma Y

Tab. 9: Uskutečněné jízdy v platformě Y

Období	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet uskutečněných jízd	127 tis.	213 tis.	421 tis.	585 tis.	780 tis.	1 mil.

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

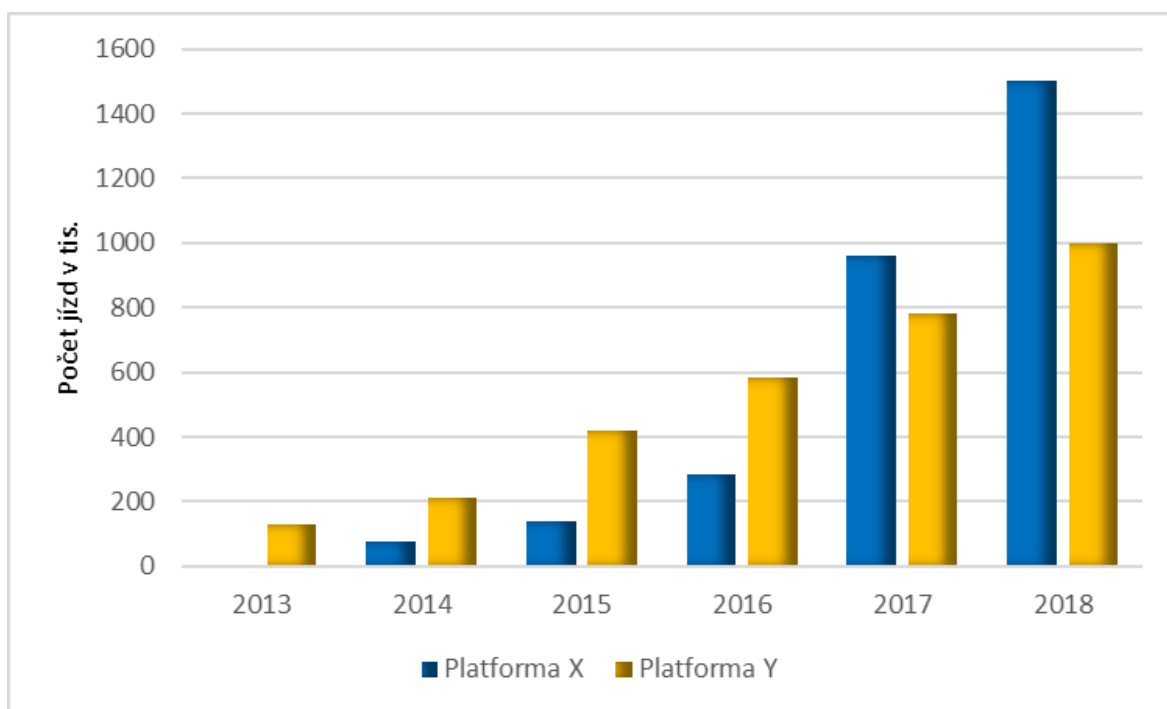
Tab. 10: Meziroční procentuální růst uskutečněných jízd platformy Y

Období	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet uskutečněných jízd	-	67,7 %	97,7 %	39,0 %	33,3 %	28,2 %

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Průměrný meziroční růst uskutečněných jízd je: **53,2 %**.

Graf 5: Počet uskutečněných jízd



Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů poskytnutých údajů

Z vyhodnocení jednotlivých roků dle získaných údajů platform, je zřejmý enormní příbytek realizovaných jízd. Platforma X zvyšuje své počty meziročně průměrně o 119 %. Platforma Y provozuje svoji činnost na českém trhu o rok déle, celkový objem poskytnutých jízd je sice nižší, ale každým rokem roste průměrně o 53 %. Hodnoty ukazují značně vysokou poptávku po službách obou platform a obrovský potenciál pro následující roky.

Nižší nárůst uskutečněných jízd u platformy Y může být ovlivněn v souvislosti s počtem řidičů, marketingovou strategií a dalšími faktory, které nejsou předmětem této práce.

3.3.4 Vývoj cen přepravních služeb

Pro zajištění stejných a relevantních dat od všech přepravních služeb, bylo pro následnou analýzu a komparaci dat nastaveno několik omezujících podmínek. Jednotliví dopravci měli za úkol poskytnout data pro jednosměrnou přepravu zákazníků do 10 km na území Prahy s těmito kritérii: paušální cenu za základ přepravy (nástupní cena), cenu za 1 km, cenu za jednu minutu jízdy nebo cena minutu čekání řidiče. Všechny uvedené ceny jsou bez jakýchkoli slev, promo kódů či jiných zvýhodnění.

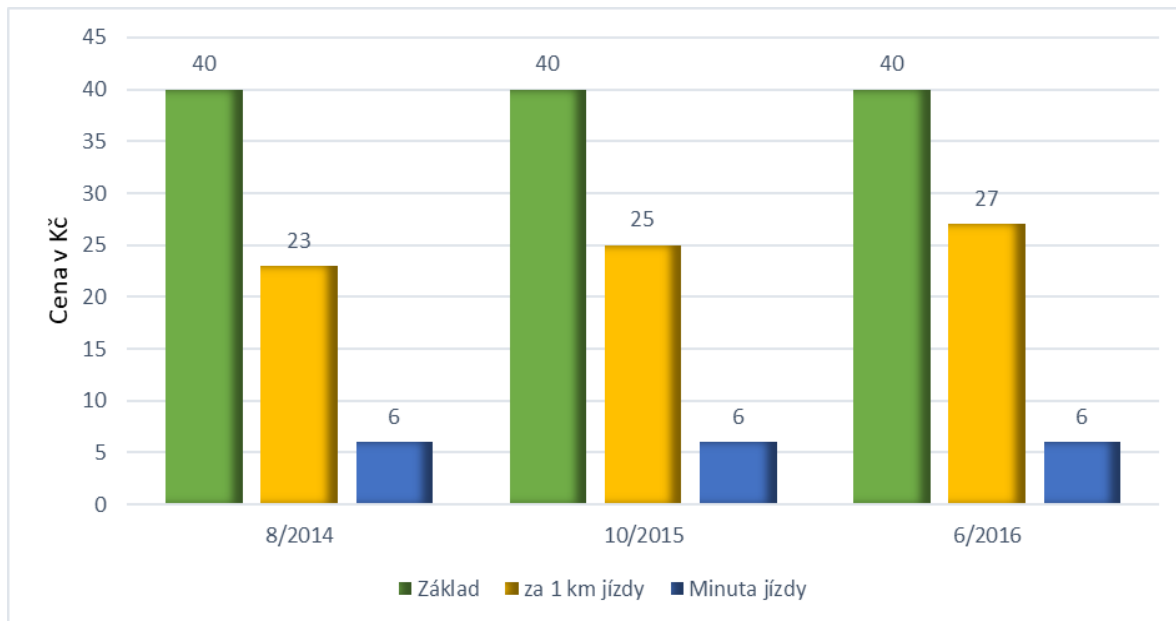
Přepravní platforma X

Tab. 11: Vývoj cen platformy X

Změna ceny	Služba	Základ přepravy (Kč)	Cena za 1 km (Kč)	Cena za minutu jízdy (Kč)
8/2014	A	40	23	6
10/2014	C	20	10	4
10/2015	A	40	25	6
11/2015	C	30	12	5
4/2016	C	27	11	4
6/2016	A	40	27	6
8/2016	C	25	9,9	3
11/2016	B	30	13	4,5

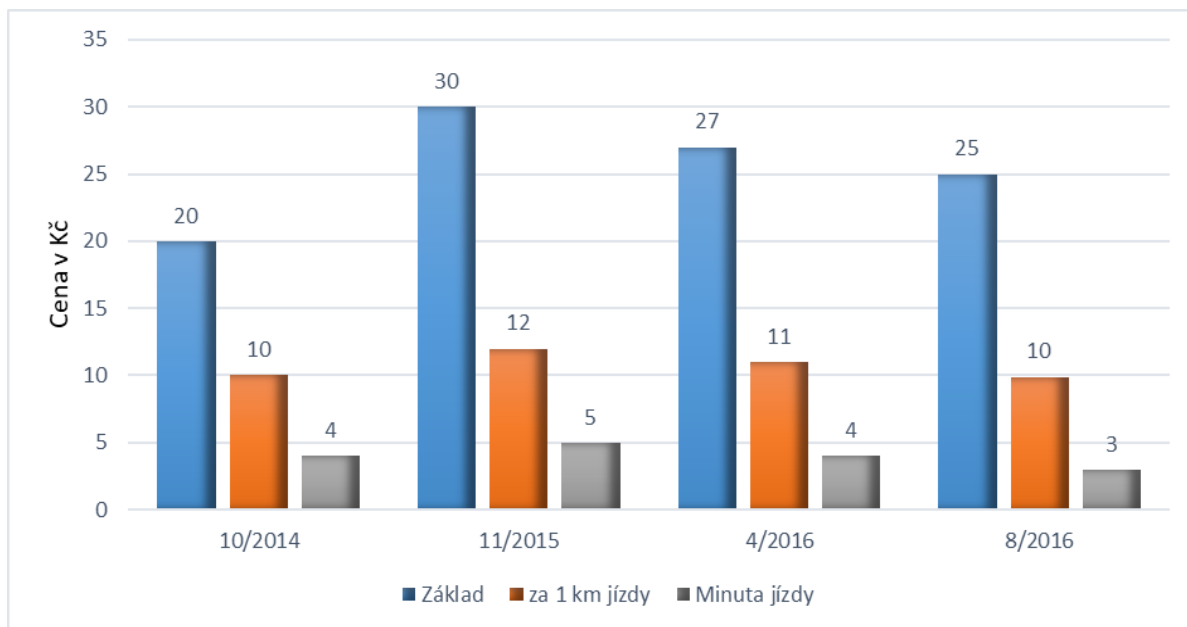
Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Graf 6: Vývoj ceny služby A platformy X (graficky)



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Graf 7: Vývoj ceny služby C platformy X (graficky)



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Od počátku fungování v oblasti přepravy osob, uskutečnila platforma X celkem osm cenových změn. Čtyřikrát upravila nejlevnější službu C, s konečnými hodnotami za jízdu: 25 Kč základ ceny, 10 Kč za 1 km jízdy a 3 Kč za minutu jízdy. Nejdražší služba platformy, služba A, byla regulována celkem třikrát s konečnými hodnotami: základ jízdy 40 Kč, 27 Kč za 1 km jízdy a 6 Kč za minutu jízdy. Ceny této služby jsou téměř na maximální hranici stanovené Magistrátem hl. města Prahy.

Přepraní platforma Y

Přepravní platforma Y funguje na jiném principu než platforma X, nevytváří cenovou politiku přepravní služby, tudíž nemohla poskytnout pro práci relevantní data. Na trhu vystupuje jako zprostředkovatel mezi poskytovatelem přepravní služby a zákazníkem. Poskytovatel má vlastní ceník za své služby a platforma Y získává tržby formou provizí za propojení dvou subjektů.

Klasické taxislužby v Praze

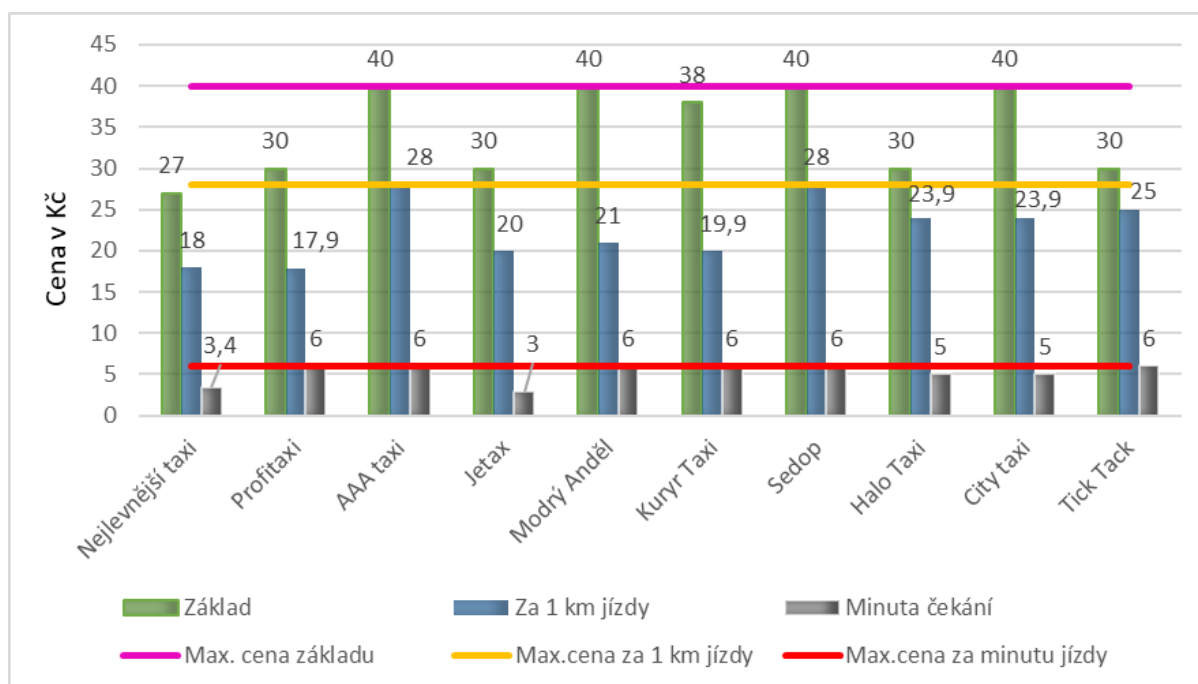
Podklady pro vypracování praktické části byly získány z materiálů od Asociace koncesionářů v taxislužbě. Součástí této kapitoly bude porovnání cen na začátku roku 2015 a vývoj cenové politiky taxislužeb na konci roku 2018, kdy byly registrovány první zásahy do cenových strategií společností. Hodnocení bude probíhat na deseti poskytovatelích přepravních služeb. Jediný rozdíl, který odlišuje klasické přepravce o alternativních, je účtování za minutu čekání, nikoli za dobu trvání samotné cesty.

Tab. 12: Porovnání cen přepravních společností v Praze v roce 2015

Přepravní společnost	Základ přepravy (Kč)	Za 1 km jízdy (Kč)	Cena za minutu čekání (Kč)
Nejlevnější taxi	27	18	3,4
Profitaxi	30	17,9	6
AAA taxi	40	28	6
Jetax	30	20	3
Modrý Anděl	40	21	6
Kurýr Taxi	38	19,9	6
Sedop	40	28	6
Halo Taxi	30	23,9	5
City taxi	40	23,9	5
Tick Tack	30	25	6

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Graf 8: Porovnání cen přepravních služeb v Praze v roce 2015 (graficky)



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Graf 10 zobrazuje kategorie přepravních služeb v Praze dle stanovených cen na začátku roku 2015. Přehledně lze určit nejlevnější nabídky a také ty, které patří v Praze mezi nejdražší. Nejvyšší přepravní tarif mají služby AAA taxi a Sedop, jejich ceny za přepravu dle kritérií této práce, jsou nejvyšší možné.

Na opačné straně stojí společnost Nejlevnější taxi, za základ cesty požaduje 27 Kč, cena za ujetý kilometr je 18 Kč, za minutu čekání účtuje 3,4 Kč.

Tab. 13: Porovnání všech přepravních služeb na modelových příkladech (rok 2015)

Přepravní společnost	Základ přepravy (Kč)	Za 1 km jízdy (Kč)	Za minutu jízdy (Kč)	Cena za minutu čekání (Kč)	Modelová s. 1 (kč)	Modelová s. 2 (kč)
Nejlevnější taxi	27	18	0	3,4	117	117
Profitaxi	30	17,9	0	6	119,5	119,5
Jetax	30	20	0	3	130	130
Kurýr Taxi	38	19,9	0	6	137,5	137,5
Platforma X – služba C	30	12	5	0	180	140
Modrý Anděl	40	21	0	6	145	145
Halo Taxi	30	23,9	0	5	149,5	149,5
Tick Tack	30	25	0	6	155	155
City taxi	40	23,9	0	5	159,5	159,5
AAA taxi	40	28	0	6	180	180
Sedop	40	28	0	6	180	180

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Pozn. k tab. 13

Modelová situace 1: 5 km v dopravní špičce, uvažovaná průměrná rychlost 16 km/h.

Modelová situace 2: 5 km mimo dopravní špičku; uvažovaná rychlost 30 km/h.

Pro výpočet byla zvolena modelová trasa s nástupním bodem U kongresového centra (Pankrácké náměstí) na Vyšehradě a výstupním bodem ve Vinohradské č. p. 1921 před OC FLORA v délce 5 km s jedním zadaným průjezdním bodem (Náměstí míru). Průměrná rychlost v dopravní špičce (17:00) pracovní den byla na základě porovnání online navigačních map zohledňujících intenzitu dopravy stanovena na 16 km/h a mimo dopravní špičku (11:00) na 30 km/h. Bylo počítáno se situací, kdy řidič na své zákazníky vůbec nečekal.

Na modelovém příkladu v tab. 13 jsou názorně seřazené přepravní služby od nejlevnějších po nejdražší cenové hladiny. Nejlépe z hodnocených přepravců dopadla společnost Nejlevnější taxi, u které by zákazník zaplatil v modelové situaci 117 Kč. Alternativní služba zastupující platformou X by v modelové situaci č. 1 obsadila dokonce poslední místo s cenou 180 Kč.

Důvod je prostý, platforma X na rozdíl od klasický přepravců, započítává do konečné ceny i poplatek za minutu jízdy, v druhé modelové situaci (mimo dopravní špičku) uspěje lépe. Konečná cena činila celkem 140 Kč a skončila v tomto případě na pátém místě.

Tab. 14: Porovnání cen přepravních společností v Praze v roce 2018

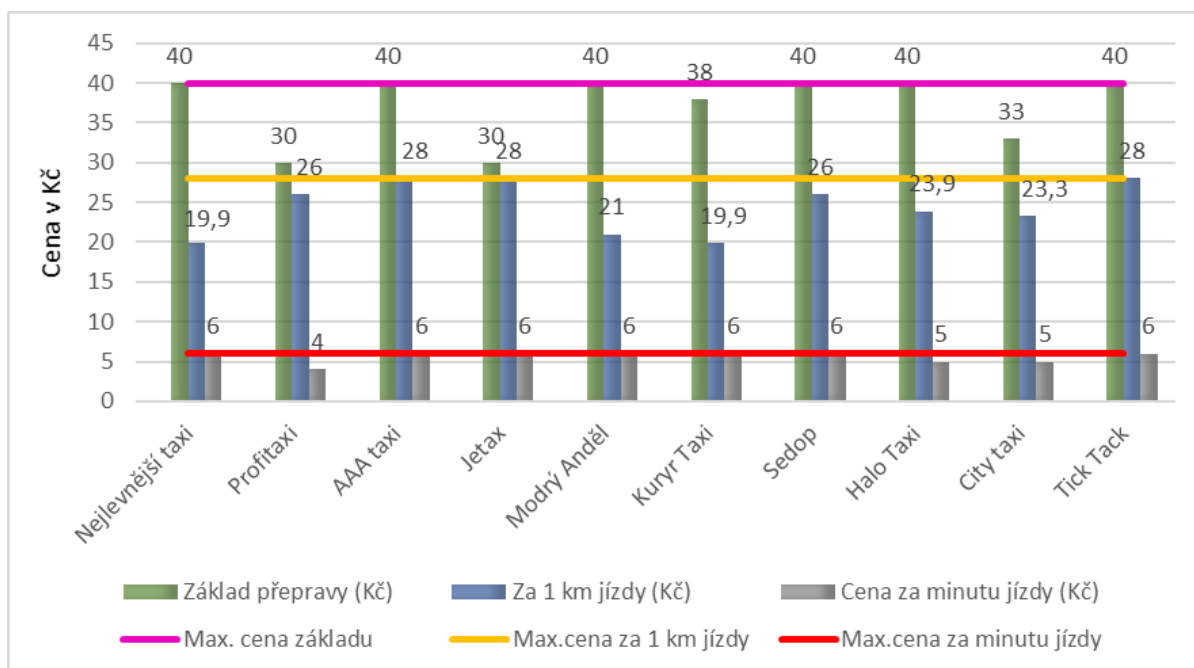
Přepravní společnost	Základ přepravy (Kč)	Za 1 km jízdy (Kč)	Cena za minutu čekání (Kč)
Nejlevnější taxi	40*	19,9*	6*
Profitaxi	30	26*	4+
AAA taxi	40	28	6
Jetax	30	28*	6*
Modrý Anděl	40	21	6
Kurýr Taxi	38	19,9	6
Sedop	40	26	6
Halo Taxi	40*	23,9	5
City taxi	33+	23,3+	5
Tick Tack	40*	28*	6

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

*Označuje ceny, které byly navýšeny

+Označuje ceny, který byly sníženy

Graf 9: Porovnání cen přepravních služeb v Praze v roce 2018 (graficky)



Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

K regulaci cen se v průběhu roku 2018 rozhodlo celkem šest přepravních společností z deseti sledovaných. Všechny tři cenové kategorie navýšila nejvýrazněji taxislužba Nejlevnější taxi. Základ ceny vzrostl z 27 Kč na 40 Kč, tj. o 48 %, cenu za kilometr jízdy z 18 Kč na 19,90 Kč, tj. o 11 % a cenu za dobu čekání o 76 %, z 3,40 Kč na 6 Kč.

Další přepravní firmy nebyly v regulacích cenových strategií tak radikální. Zvýšení základu ceny přepravy uskutečnily dále pouze Halo Taxi a Tick Tack. Za kilometr jízdy si od roku 2018 více účtují Profitaxi, Jetax a Tick Tack. Minutu čekání podražil také Jetax.

Opačnou strategii zvolila pouze taxislužba City taxi, základ přepravy snížila o 21 % na 33 Kč, cenu za kilometr o 3 % na 23,3 Kč. Další jediné snížení ceny provedla společnost Profitaxi u čekací doby, z 6 Kč na 4 Kč.

Díky úpravám cen se na nejvyšší místo v Praze mezi běžnými přepravci, dostala služba Kurýr taxi.

Tab. 15: Porovnání všech přepravních služeb na modelových příkladech (rok 2018)

Přepravní společnost	Základ přepravy (Kč)	Za 1 km jízdy (Kč)	Za minutu jízdy (Kč)	Cena za minutu čekání (Kč)	Modelová s. 1 (Kč)	Modelová s. 2 (Kč)
Platforma X-slужba C	25	9,9	3	0	128,5	104,5
Kurýr Taxi	38	19,9	0	6	137,5	137,5
Nejlevnější taxi	40	19,9	0	6	139,5	139,5
Modrý Anděl	40	21	0	6	145	145
City taxi	33	23,3	0	5	149,5	149,5
Halo Taxi	40	23,9	0	5	159,5	159,5
Profitaxi	30	26	0	4	160	160
Jetax	30	28	0	6	170	170
Tick Tack	40	28	0	6	180	180
AAA taxi	40	28	0	6	180	180
Sedop	40	28	0	6	180	180

Zdroj: Vlastní zpracování dle poskytnutých údajů

Pozn. k tab. 15

Modelová situace 1: 5 km v dopravní špičce, uvažovaná průměrná rychlost 16 km/h.

Modelová situace 2: 5 km mimo dopravní špičku; uvažovaná průměrná rychlost 30 km/h.

Pro výpočet byla zvolena modelová trasa s nástupním bodem U kongresového centra (Pankrácké náměstí) na Vyšehradě a výstupním bodem ve Vinohradské č. p. 1921 před OC FLORA v délce 5 km s jedním zadaným průjezdním bodem (Náměstí míru). Průměrná rychlost v dopravní špičce (17:00) pracovní den byla na základě porovnání online navigačních map zohledňujících intenzitu dopravy stanovena na 16 km/h a mimo špičku (11:00) na 30 km/h. Bylo počítáno se situací, kdy řidič na své zákazníky vůbec nečekal.

Po regulaci cen u některých přepravců, se výrazně změnilo celkové pořadí při porovnávání dvou modelových situací. Po úpravách u platformy X ve všech cenových kategoriích vyšla kalkulace jízdy nejlépe v obou případech.

Nejvýhodnější společností mezi klasickými přepravci, se po úpravách cen stala společnost Kurýr Taxi, vystřídala tak firmu Nejlevnější taxi. Do skupiny nejdražších pražskými přepravců dle tab. 15 zařadíme Tick Tack, AAA taxi a Sedop.

Jak bylo zmíněno v metodice praktické části. Ceny jednotlivých přepravců jsou základní, nijak neupravené. Hladina cen se samozřejmě může pohybovat v závislosti na dni v týdnu, denní hodině, typu služby, slevové kódy a další. Je možné, že v konkrétních hodinách či jiným dnům v týdnu by pořadí tabulky 15, bylo zcela jiné.

4 Diskuze

Cílem této práce bylo zmapování vývoje sdílené ekonomiky se zaměřením na dopravu v České republice, potažmo v jejím hlavním městě. Další dílčí cíle bylo zjistit vliv sdílené dopravy na nabídku a fungování klasických forem taxislužeb.

Data pro zpracování jsme získali od dvou alternativních taxislužeb, označené anonymně X a Y. Další hodnoty poskytl Asociace koncesionářů v taxislužbě, která měla podrobné informace o provozovatelích pražských taxislužeb.

V praktické části byly analyzovány tato kritéria: počet aktivních řidičů, vývoj cenové politiky jednotlivých taxislužeb a počet uskutečněných jízd. Poslední ukazatel byl získán pouze od alternativních platforem, proto nebylo možné provést následnou komparaci s běžnými taxislužbami. Přesto se jedná o velmi relevantní informace, které mají určitou souvislost s počty řidičů. Do empirické části bylo tedy zahrnuto celkem 12 vzorků taxislužeb, 10 klasických a dva alternativní.

Na základě zpracovaných dat lze konstatovat, že od roku 2014, kdy začala na českém trhu fungovat první alternativní přeprava, služba Uber, výrazně klesl (o 26 %) počet aktivních provozovatelů pražských taxislužeb. Vývoj podnikatelů v oblasti taxislužeb měl i v dalších letech dle tabulky 3 již pouze klesající trend. Naopak rostoucím trendem se prezentují kategorie řidičů s místopisem a pražských řidičů, jen se jejich nárůst meziročně stále zpomaluje. Tento regresivní vývoj klasických taxislužeb může být úzce spojen právě s příchodem alternativních služeb do konkurenčního prostředí. Aktivní provozovatelé přestali být konkurenceschopní, nedokázali reagovat na cenovou strategii platforem a byli nuceni své podnikání zrušit. Meziroční snižování v dalších kategoriích může být také způsobeno novými přepravními službami. Řidiči platforem se nemuseli prokazovat žádným dokladem o způsobilosti, důvěryhodnosti ani zkouškou z místopisu. Dostatečnou podmínkou bylo vlastnit automobil, řidičský průkaz, výpis z trestného rejstříku a bodového hodnocení. Tato tvrzení však nelze s vysokou pravděpodobností konstatovat. Na potvrzení či vyvrácení těchto trendů, tedy meziročního zpomalování růstu, by byl potřeba výrazně rozsáhlejší soubor dat a případových šetření.

Potenciální změna ve vývoji pražských taxislužeb může přijít po zavedení nových pravidel fungování řidičů Uberu. Povinné zkoušky z místopisu, EET, kontrola řidičů, počtu najetých kilometrů, povedou teoreticky k růstu mapování relevantních dat. Vláda ČR se na tomto kroku dohodla s platformou v průběhu roku 2018. Reprezentativní a prokazatelné změny pro další studie budou relativně dlouhou dobu nedostupné.

Celkové počty uskutečněných jízd ukázaly velký zájem a oblíbenost sledovaných platforem. Za tímto trendem stojí především nízká cenová politika, dostupnost, rychlost, a hlavně velký rozvoj komunikačních a informačních technologií. Bohužel nemůžeme realizované jízdy komparovat s klasickými taxislužbami, žádný subjekt nám relevantní data neposkytl. Skutečnost, která je ale u běžných provozovatelů taxislužeb prokazatelná, je vývoj vlastních služeb a nabídky. Osm zástupců z deseti má nové webové stránky, mobilní aplikace, nabízí inovativní produkty. Snaží se být v náročné době konkurenceschopní i těmito změnami a vývojem společností.

Analýza cenového vývoje byla sledována u 10 firem poskytující taxislužby. Celkem došlo ke 12 cenovým úpravám, z toho pouze tři měly klesající charakter. Na základě dat lze říci, že pokud se taxikáři rozhodli pro změnu cenové strategie, měla ve většině případů rostoucí tendenci. Převážně, kteří se rozhodli ponechat své stávající ceny, mají pravděpodobně dostatečně početnou stálou klientelu, vysokou poptávku zahraniční turistů a klientů s vyšším věkem, kteří pro objednání přepravních služeb nepoužívají chytré telefony a mobilní aplikace. Tuto hypotézu potvrzuje tvrzení v kapitole 2.5.1.1, která uvádí nejčastější zákazníky společnosti Uber, a to osoby do 34 let. Taxislužby, reagující na situaci na trhu podražním, mohou registrovat nižší poptávku, proto ceny kompenzují jejich navyšováním. Reakce může být také v souvislosti se zaměřením na jiný typ klientely (převážně firemních zaměstnanců, vysoce postavených funkcionářů atd.). Jediná společnost, která výrazněji snížila ceny svých služeb, je taxislužba Citytaxi. Dle modelového příkladu v kapitole 3.3.4 je díky cenové regulaci nejlevnějším přepravcem mezi klasickými službami. Proto může očekávat vyšší poptávku ze strany zákazníků a konkurenceschopnější pozici na trhu přepravních služeb.

Výsledky této práce se nedají momentálně porovnat s jinými odbornými články nebo pracemi. Platformy uvádějí svá data anonymně, přepravní služby neprojevovaly téměř žádné prvky spolupráce a aktivity. Z těchto důvodů bude těžké v budoucnu práce s podobnými cíli vypracovávat a následně komparovat výsledné hodnoty.

5 Závěr

Tato bakalářská práce byla zaměřena na vývoj sdílené ekonomiky v dopravních službách v České republice, respektive v hlavním městě, a na její vliv a ovlivnění klasických poskytovatelů taxislužeb.

Díky globálnímu rozvoji komunikačních a informačních technologií se sdílená ekonomika stala neoddelitelnou součástí v mnoha oblastech národního hospodářství. Její charakter zasahuje do dopravy, ubytování, financí atd. Podle odborných článků můžeme předpokládat její enormní růst i nadále. Proto je důležité, aby jednotlivé státy přistoupily k této skutečnosti zodpovědně a začaly tuto situaci řešit. Je potřeba vytvořit velmi propracovaný systém regulací a zdanění této formy ekonomiky s minimálním zásahem do fungující ekonomické soustavy se zdravým konkurenčním prostředím.

V podobném smyslu se ke sdílené ekonomice vyjádřila mezinárodní uskupení Evropská komise a OECD. Tuto oblast vidí jako dobrou příležitost pro zvyšování zaměstnanosti, ekonomickému růstu, efektivního využívání výrobních faktorů. Návrhů, jak sdílenou ekonomiku regulovat, nastavit jí jasná pravidla a podmínky, je celá řada. Nejeefektivnější by bylo upravit stávající legislativu, podle které se budou všichni poskytovatelé služeb sdílené ekonomiky řídit, nebo bude nutné vytvořit zcela nový systém legislativních předpisů pro sdílenou ekonomiku. Minimálně je nutné, aby se co nejrychleji vyřešily nerovné podmínky vůči klasickým poskytovatelům služeb, především v oblasti placení daní.

Praktická část této práce se zabývala sjednocením, komparací a následným vyhodnocením třech kritérií přepravních služeb od roku 2012. Mezi tato kritéria patří počet aktivních řidičů, meziroční vývoj uskutečněných jízd a vývoj cenové politiky. Rok 2012 byl stanoven z důvodu zmapování situace před vstupem sdílení ekonomiky na trh přepravních služeb. Výsledky ukázaly, že mezi roky 2012 a 2013 došlo k velmi nízkému nárůstu aktivních provozovatelů, pouze o 0,3 %. Ke značnému navýšení došlo mezi těmito roky v kategorii pražských řidičů o více jak 40 %, prostřednictvím novelizace zákona o silniční dopravě. Od roku 2014 je evidován klesající trend aktivních poskytovatelů pražských taxislužeb. Dále byla na základě dat mezi roky 2015 a 2018 prokázána cenová úprava u několika poskytovatelů taxislužeb.

Stanovené cíle práce byly naplněny. Po analýze, zpracování a komparaci dat byly stanoveny odpovědi a závěry na dílčí otázky této odborné práce prezentující vývoj a změny v oblasti přepravních služeb v České republice během vzniku a fungování platforem zprostředkujících sdílenou přepravu.

Pro další studie či výzkumy v této oblasti, by bylo příhodné zohlednit do analýzy další kvantitativní i kvalitativní metody. Na základě dohody mezi Finanční správou a Uberem, bude mít státní sektor velké množství dat a podrobnějších přehledů o fungování americké platformy. Zpracování těchto dat reprezentativnější, podrobnější a rozsáhlejší.

6 Seznam použitých zdrojů

1. BOHÁČ, R., MORÁVEK, J., PICHRT, J. *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém*. Wolters Kluwer 2017. ISBN 999-00-017-6835-5.
2. BOTSMAN, R. & RODGERS, R. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: HarperCollins Publishers, 2010. str. 304. ISBN 978-0-06-204645-1.
3. GANSKY, L. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. 2. vydání. New York: Portfolio Penguin, 2012. str. 256. ISBN 978-1591844303.
4. GOUDIN, P. *The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy*. [Výzkum] Brusel: European Added Value Unit, European Parliamentary Research Service, 2016. ISBN 978-92-823-8586-9.
5. KOPČANSKÁ, D., LINDROVÁ, L., MAREK, T., SNOZOVÁ, M., SVBODOVÁ, K. *Ekonomika sdílení: Nejen pro knihovny a knihovníky*. Sharebrary, KISK FF MU, 2013. Dostupné z: <http://eknihy.knihovna.cz/kniha/ekonomika-sdileni>.
6. LESSING, L. *Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy*. New York: Penguin Press, 2008. ISBN: 978-1-59420-172-1.
7. RUSSO, A. & RICHARDS G. *Reinventing the local in tourism: producing, consuming and negotiating place*. Bristol: Buffalo, 2016. SBN 978-1-84541-568-6.
8. SUNDARARAJAN, A. *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*. Cambridge: The MIT Press, 2016. str. 256. ISBN 9780262034579.
9. STIGLER, G. J. *The theory of economic regulation*. *The Bell journal of economics and management science*, 3-21. 1971.
10. WOSSKOW, D. *Unlocking the sharing economy: An independent review*. London: UK Department for Business, Innovation and Skills. 2014.
11. VAN WELSUM, D. *Sharing is caring? Not quite. Some observations about 'the sharing economy'*. World Development Report 2016 - Digital Dividends (Background Paper102963). World Bank Group.
12. WALLSTEN, S. *The competitive effects of the sharing economy: How is Uber changing taxis*. New York: Technology Policy Institute. 2015.

Internetové zdroje a odborné články

BANNER, K. *A Secret of Uber's Success: Struggling Workers*. In *Bloomberg Opinion* [online]. 2014 [cit. 12. 01. 2019]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2014-10-02/a-secret-of-uber-s-success-struggling-workers>.

BELK, R. *Why Not Share Rather Than Own? The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* [online]. 2007 [cit. 14. 2. 2019].

Dostupné z: <http://ann.sagepub.com/cgi/doi/10.1177/0002716206298483>

BELK, R. *You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online*. *Journal of Business Research* [online]. 2014 [cit. 14. 2. 2019]. Dostupné z: <http://j.jbusres.2013.10.001>.

BOTSMAN, R.: *Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption - And What Isn't?* [online]. 2015 [cit. 12. 12. 2018]. Dostupné z:

<https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>.

ČESKÁ ADVOKÁTNÍ KOMORA. Stanoviska k NOZ: *K pojmu podnikatel podle občanského zákoníku*. In *Bulletin-advokacie.cz* [online]. 2014 [cit. 20. 1. 2019]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/stanoviska-k-noz-k-pojmu-podnikatel-podle-obcanskeho-zakoniku?browser=mobi>.

ČESKÁ TELEVIZE. *Taxify se stahuje z krajských měst. Působit už bude jenom v Praze* [online]. 2017 [cit. 18. 1. 2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2682236-taxify-se-stahuje-z-krajskych-mest-pusobit-uz-bude-jenom-v-praze>.

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. *Kolik se na světě prodá aut? Loni prý prodeje překonaly hranici 90 milionů!* [online]. 2018 [CIT. 23. 11. 2018]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/kolik-svete-proda-aut-loni-pry-prodeje-prekonaly-hranici-90-milionu-112293>.

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. *Soudní dvůr EU: Uber je přepravní služba a musí žádat o licenci* [online]. 2017 [cit. 18. 2. 2019]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/soudni-dvur-eu-uber-je-prepravni-sluzba-a-musi-zadat-o-licenci-111978>.

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. *Taxify nesmí dál působit v Praze, rozhodl soud* [online]. 2018 [cit. 3. 1. 2019]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/taxify-nesmi-dal-pusobit-v-praze-rozhodl-soud/1695008>.

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. *Uber míří do Brna. Lidé si stahovali naši aplikaci, i když jsme tam nebyli, říká šéf české pobočky* [online]. 2017 [18. 2. 2019]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/uber-miri-do-brna-lide-si-stahovali-nasi-aplikaci-i-kdyz-jsme-tam-nebyli-rika-sef-ceske-pobocky-1328331>.

DELOITTE Česká republika. *Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví*. [online] 2017. [cit.: 14. 01.2019.] Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilenakomomika.pdf>.

ECKHARDT, G., BARDHI, F. *The Sharing Economy Isn't About Sharing at All*. In *Harvard Business Review* [online]. 2015 [cit. 11. 1. 2019]. Dostupné z: <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>.

EUROPEAN COMMISSION. *Study on regulations affecting the collaborative short-term accommodation sector in the EU* [online]. 2018 [cit. 28. 11. 2018]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/growth/content/study-regulations-affecting-collaborative-short-term-accommodation-sector-eu_en.

EVROPSKÁ KOMISE. *Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů: Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Brusel, 2016 [cit. 22. 1. 2019]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/cs/renditions/native>.

FELSON, M., & SPAETH, J. L. *Community Structure and Collaborative Consumption: "A Routine Activity Approach"* *American Behavioral Scientist* [online]. [cit. 8. 1. 2019]. Dostupné z <http://luci.ics.uci.edu/websiteContent/weAreLuci/biographies/faculty/djp3/LocalCopy/AmericanBehavioralScientist1978Felson61424.pdf>.

FINLORD. *Počet aut na českých silnicích prudce roste* [online]. 2018 [cit. 22. 11. 2018]. Dostupné z: <https://finlord.cz/2018/08/pocet-aut-ceskych-silnicich-prudce-roste/>.

GRANT, E. *Here's everywhere Uber is banned around the world*. *Business Insider: Tech Insider* [online]. 2015 [cit. 1. 2. 2019]. Dostupné z: <http://www.businessinsider.com/heres-everywhere-uber-is-banned-around-the-world-2015-4>.

- HELLER, J. *Test: Stejná cesta, třikrát vyšší cena. Kdy se nevyplatí jezdit s Uberem?*. [online]. 2017 [cit. 23. 2. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/uber-ceny-nasobky-cizinci-taxi-kolik-stoji-cesta-uberem.A171120_134430_domaci_hell.
- HOŘČÍK, J. *Liftago Taxi - nová česká služba, která chce změnit svět dopravy* [online]. 2013 [cit. 15. 12. 2018]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/liftago-taxi-nova-ceska-sluzba-ktera-chce-zmenit-svet-dopravy>.
- CHAPUIS, D. *Impacts of collaborative consumption on traditional industries: scenarios for the European car industry* [online]. SlideShares, 2013 [cit. 10. 2. 2019]. Dostupné z: <https://www.slideshare.net/davidchapuis/impacts-of-collaborativeconsumption-on-traditional-industries-scenarios-for-the-european-car-industry>.
- I DNES.CZ. *Telefon místo taxametru, řidiči bez zkoušky, vláda schválila novelu zákona* [online]. [cit. 1. 3. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/novela-taxi-sluzby-taxametr.A190227_113444_domaci_kuce.
- ING. ING International Surveys. *What's mine is yours – for a price. Rapid growth tipped for the sharing economy* [online]. 2015 [cit. 11. 2. 2015]. Dostupný z: https://www.economics.com/ing_international_surveys/sharing_economy_2015/
- JOZOVÁ, M. *Kantar TNS: Ube láme rekordy popularity* [online]. 2017 [cit. 2. 1. 2019]. Dostupné z: <https://www.prahadnes.info/zpravy/7639-kantar-tns-uber-lame-rekordy-popularity/>.
- KOOPMAN, CH. et al. *The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change*. In *The Journal of Business, Entrepreneurship & the Law* [online]. 2015 [cit. 18. 01. 2019]. Dostupné z: <https://digitalcommons.pepperdine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1130&context=jbel>.
- LABUDA, V. *Uber nesmí jezdit v Brně, Ústavní soud oživil předběžné opatření. Česká tisková kancelář* [online]. 2018 [cit. 5. 2. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/uber-brno-predbezne-opatreni-taxisluzba-zakaz.A181113_091941_brno-zpravy_klu.
- LEE, T. *What's yours is mine: against the sharing economy*. New York, New York: OR Books [online]. 2015 [cit. 23. 1. 2019]. ISBN 9781682190234. Dostupné z: <http://ebookcentral.proquest.com/lib/vsep/detail.action?docID=4535994>.

LEVIN, S. *Uber lawsuits timeline: company ordered to pay out \$161.9m since 2009*. The guardian [online]. 2016 [cit. 5. 11. 2018]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/technology/2016/apr/13/uber-lawsuits-619-million-ride-hailing-app>.

LIFTAGO. Oficiální stránky. *Kde jezdíme*. [online]. [cit. 18. 2. 2019]. Dostupné z: <http://www.liftago.cz/#locations>.

MAGISTRÁT HL. MĚSTA PRAHY. Oficiální stránky. *Doprava. Taxi* [online]. [cit. 19. 1. 2019]. Dostupné z: <http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/taxi/index.html>.

MARKETINGOVÉ NOVINY. *Český startup Liftago učiní přítrž nepoctivým taxikářům* [online]. 2014 [cit. 25. 2. 2019]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/taxify-nesmi-dal-pusobit-v-praze-rozhodl-soud/1695008>.

MEČÍŘOVÁ, L. *Chcete ušetřit na cestování? Jezděte Liftagem!* [online]. 2017 [cit. 23. 1. 2019]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/498130-liftago-taxi/>.

NESVATBOVÁ, K. *Jaké daňové povinnosti máte, pokud nabízíte nemovitost přes Airbnb?* Měsíc.cz [online]. 2017 [cit. 24. 11. 2018]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/jake-danove-povinnosti-mate-pokud-nabizite-nemovitost-pres-airbnb/>.

NYČ, T. *Řidiči Uberu budou muset od října používat EET, dohodla se firma s ministerstvem. Časem bude povinná pro všechny taxikáře* [online]. 2018. [cit. 28. 2. 2019]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66185920-ridici-uberu-budou-muset-od-rijna-pouzivat-eet-dohodla-se-firma-s-ministerstvem-casem-bude-povinna-pro-vsechny-taxikare>.

OECD. *Regulation*. In *Glossary of Statistical Terms* [online]. 2012 [cit. 10. 12. 2018]. Dostupné z: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=3295>.

OECD. *Tax Administration 2017 - Comparative Information on OECD and Other Advanced and Emerging Economies* [online]. 2017 [cit. 16. 11. 2018]. Dostupné z: https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/tax-administration-2017_tax_admin-2017-en#page1.

OECD. *OECD Tourism Trends and Policies 2018* [online]. 2018 [cit. 12. 2. 2019]. Dostupné z: https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/oecd-tourism-trends-and-policies-2018_tour-2018-en#page2.

PETERSON, B. *The long strange journey of 'über'*. The Boston Globe [online]. 2014 [cit. 20. 12. 2018]. Dostupné z: <https://www.bostonglobe.com/ideas/2014/07/26/the-long-strange-journey-uber/6DFRmI3xcKJdXUtljsDktO/story.html>

PETR, B. *Co je a jak funguje Uber Taxi v Praze, Brně a České republice*. Uber Taxi [online]. 2017. [cit. 1. 12. 2018]. Dostupné z: <http://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/>.

PETR, B. *Velké srovnání: Uber vs. Liftago vs. Taxify*. Uber Taxi [online]. 2017.

[cit. 16. 1. 2019]. Dostupné z: <http://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/srovnani-konkurence/>.

PRESS, A. *The Sharing Economy*. In *Saturday Evening Post* [online]. 2015 [cit. 11. 2. 2019]. ISSN 00489239. Dostupné z: <https://www.saturdayeveningpost.com/2015/09/sharing-economy/>.

PROKEŠ, J. *Uber se zapojí do EET, řidiči ale elektronické pokladny nebudou potřebovat. Finanční správa zjistí i počet ujetých kilometrů* [online]. 2018 [Cit. 28. 2. 2019]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66191230-uber-se-upsal-k-zavedeni-eet-povinnost-poskytovat-informace-o-trzbach-se-ale-bude-tykat-jen-novych-ridicu>

PWC: *The Sharing Economy* [online]. 2015 [cit. 5. 1. 2019]. Dostupné z: <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf>.

REPUBLIC OF ESTONIA: Tax and Customs Board. *Income declared through Uber and Taxify has overwhelmingly increased* [online]. 2017 [cit. 18. 11. 2018]. Dostupné z: <https://www.emta.ee/eng/income-declared-through-uber-and-taxify-has-overwhelmingly-increased>.

ROOSE, K. *The Sharing Economy Isn't About Trust, It's About Desperation*. In *New York Magazine* [online]. 2014 [cit. 12. 1. 2019]. Dostupné z: <http://nymag.com/intelligencer/2014/04/sharing-economy-is-about-desperation.html>.

Social media today [online]. [cit. 24. 1. 2019]. Dostupné z: <http://www.socialmediatoday.com/marketing/how-much-time-do-people-spend-social-media-infographic>.

SPRAGUE, R. *Worker (Mis)Classification in the Sharing Economy: Trying to Fit Square Pegs into Round Holes*. In *ABA Journal of Labor* [online]. 2015 [cit. 09. 1. 2019]. Dostupné z: https://works.bepress.com/robert_sprague/29/.

SVĚTOVÁ BANKA. *Transport*. [online]. 2018 [cit. 28. 1. 2019]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>.

SVOBODA, J. *Czechcrunch. Chceme porážet veškerou konkurenci a být v globální top trojce* [online]. 2017 [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.czechcrunch.cz/2017/04/roman-sysel-z-taxify-chceme-porazet-veskerou-konkurenci-a-byt-v-globalni-top-trojce/>.

TAXIFY. *Taxify Hits 10M Users Globally: More than 10 million riders and 500 thousand drivers are now using Taxify's platform* [online]. 2018 [cit. 11. 2. 2019]. Dostupné z: <https://medium.com/taxify/taxify-hits-10m-customers-globally-acdb975294d9>.

- THE NEW ONLINE TRAVEL CONSUMER. *Euromonitor International* [online]. 2014 [cit. 29. 1. 2019]. Dostupné z: <http://www.etoa.org/docs/default-source/presentations/2014-the-new-online-travel-consumer.pdf>.
- TREIVA, L. *Uber, what? Taxify is the most popular taxi startup in the Baltics* [online]. 2016 [cit. 3. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.eu-startups.com/2016/02/uber-what-taxiy-is-the-most-popular-taxi-startup-in-the-baltics>.
- UBER ESTIMATE. *Uber Cities. UBER Estimate* [online]. 2017 [cit. 10. 2. 2019]. Dostupné z: <http://uberestimator.com/cities>.
- ÚŠELA, J. *Regulace Uberu v Česku by měla přijít co nejdříve, tvrdí ministr dopravy Ťok. Reaguje tak na rozhodnutí Soudního dvora EU* [online]. 2017 [cit. 19. 12. 2018]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-65997190-uber-ma-byt-regulovan-jako-bezna-taxisluzba-rozhodl-soudni-dvur-eu-verdikt-muze-slouzit-jako-navod-jak-posuzovat-sdilenou-ekonomiku>.
- VEBER, J., KRAJČÍK V., HRUŠKA, L., MAKOVSKÝ, P. *Sdílená ekonomika „Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky“* [online]. Praha: VŠPP, 2016 [cit. 8. 12. 2018]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>.
- VLÁDA ČR. *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem. Sekce pro evropské záležitosti ÚVČR* [online]. Červen 2017 [cit. 15. 11. 2018]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf.