

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Perspektivy sdílené ekonomiky

(Bakalářská práce)

Přerov 2020

Klára Marková



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka	Klára Marková
studijní program obor	Logistika Logistika služeb

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Perspektivy sdílené ekonomiky**

Cíl práce:

Práce bude zaměřena na rozvoj nabídky služeb formou sdílené ekonomiky zejména se zaměřením na dopravní sektor.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Sdílená ekonomika, její formy, význam inovací v ekonomice
2. UBER, historie společnosti, legislativa, podnikání v různých městech světa
3. Ekonomické porovnání standardní taxi služby a služby UBER

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DUCHOŇ, Bedřich. Inženýrská ekonomika. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-763-0.

KUNST, Jaroslav, EISLER, Jan a ORAVA, František. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.

POSTRÁNECKÝ, Michal, SVÍTEK, Miroslav a kol. Města budoucnosti, Praha: Nadatur, 2018. ISBN 978-80-7270-058-5.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

.....

podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala doc. Ing. Zdeňku Říhovi, Ph.D. za to, že se ujal vedení mé práce, a za jeho pomoc a rady při jejím zpracování. Dále děkuji své rodině a partnerovi za jejich podporu po celou dobu mého studia.

Anotace

Tato bakalářská práce je zaměřena na perspektivy sdílené ekonomiky a jejím cílem je popis rozvoje nabídky služeb formou sdílené ekonomiky, a to zejména v dopravním sektoru. V první ze tří částí je vysvětleno, co to sdílená ekonomika vlastně je a jaké jsou její formy, dělení a způsoby užívání. Jsou zde i podkapitoly s konkrétními příklady platform sdílené ekonomiky v osobní dopravě. Další neméně důležité podkapitoly této části uvádí omezení, význam a vnější ovlivňování příchodu tohoto inovativního způsobu podnikání. Druhá část bakalářské práce obsahuje popis vybrané služby, jež je založena na sdílení, a to služby Uber. Závěrečná třetí část práce je zaměřena na ekonomické porovnání služby Uber se standardní službou taxi, která se tomuto inovativnímu způsobu dopravy brání.

Klíčová slova

sdílená ekonomika, Uber, osobní doprava, taxi služba, spolupotřebitelství

Annotation

This bachelor thesis deals with the perspectives of the sharing economy and its aim is to describe the development of the offer of services in the form of a sharing economy, especially in the transport sector. The first of the three parts brings an explanation what the sharing economy is and what are its forms, divisions, and ways of use. This part also includes specific examples of sharing economy platforms in passenger transport and describes the limitations, significance, and external influences of the arrival of this innovative way of doing business. The second part of the thesis contains a description of a selected service, which is based on sharing, namely the Uber service. The final third part of the work is focused on the economic comparison of the Uber service with the standard taxi service, which prevents this innovative mode of transport.

Keywords

sharing economy, Uber, passenger transport, taxi service, collaborative consumption

Obsah

Úvod.....	9
1. Sdílená ekonomika	11
1.1 Motivace užívání sdílené ekonomiky.....	11
1.2 Formy sdílené ekonomiky.....	12
1.2.1 Rozdělení z hlediska účastníků.....	12
1.2.2 Rozdělení z hlediska vlastnictví	13
1.3 Sdílená ekonomika v osobní dopravě	13
1.3.1 BlaBlaCar.....	13
1.3.2 Anytime	14
1.3.3 Operativní leasing	15
1.3.4 Rekola	15
1.3.5 Re.volt.....	16
1.3.6 HappyGo.....	16
1.3.7 Koloběžky Lime	16
1.4 Omezení sdílení aut.....	17
1.4.1 Ekonomické omezení.....	18
1.4.2 Kvalitativní omezení.....	19
1.4.3 Demografické omezení	21
1.5 Sdílení aut.....	21
1.6 Význam inovací v ekonomice.....	25
1.7 Inovační cykly	25
1.7.1 Kondratěvovy inovační cykly.....	26
1.7.2 Inovace vs stát.....	27
1.7.3 Úspěšné inovace	27
2. Uber	29
2.1 Historie.....	29

2.2	Jak Uber funguje	29
2.3	Požadavky na řidiče	30
2.3.1	Potřebné dokumenty	30
2.3.2	Požadavky na auto	33
2.4	Smluvní podmínky v české jurisdikci	34
2.5	Legislativa	35
2.5.1	Řidič Uber vs daně a zákony	36
2.5.2	Tuzemsko	36
2.5.3	Zahraníčí	37
3.	Ekonomické porovnání taxi vs Uber	41
3.1	Smluvní přeprava vs klasická taxislužba	41
3.1.1	Ceny Uber	41
3.1.2	Ceny za standardní taxi	43
3.2	Kalkulace nákladů	44
3.2.1	Kalkulační vzorec	46
3.2.2	Popis kalkulace	47
3.3	Vstupní údaje a výpočty	48
3.3.1	Popis výpočtů vstupních údajů v jednotlivých řádcích tabulky	48
3.3.2	Varianta A	50
3.3.3	Varianta B	53
3.3.4	Varianta C	55
3.3.5	Varianta D	57
3.3.6	Varianta E	60
3.4	Výsledky	62
4.	Závěr	65
	Seznam zdrojů	67
	Seznam grafických objektů	76
	Seznam zkratek	78

Úvod

Téma sdílené ekonomiky je v současné době velmi často skloňováno. Sdílená ekonomika hlavně v osobní dopravě je často spojována s kontroverzí a nesouhlasem tradičních poskytovatelů těchto služeb, jako jsou například standardní řidiči taxi, kteří brojí proti svému rivalovi hlavně ve velkých městech u nás i v zahraničí. Řeč je o společnosti Uber, jež je založena na sdílení nedostatečně využitých aktiv, kterými jsou v tomto případě osobní automobily. S rostoucí popularitou sdílení naráží společnost na ne vždy vyhovující a dostačující právní vymezení tohoto podnikání, často až na neexistenci jakýchkoli mantinelů, ve kterých se služba může pohybovat. I kvůli tomu byl Uber jako poskytovatel smluvní přepravy v některých městech a státech postaven mimo zákon.

Sdílená ekonomika je trendem posledních několika dekád a v příštích několika letech by se mohla stát nedílnou součástí našich každodenních životů, a to i proto, že má zásadní vliv na ekonomický a sociální vývoj. Její rozmach tu ale není jen tak náhodou. S rostoucím vývojem moderních technologií nastoupila nová éra chytrých mobilních zařízení, díky nimž můžeme být v jeden okamžik propojeni se stovkami dalších lidí – potenciálních zákazníků.

Cílem této práce je charakterizovat rozvoj nabídky služeb formou sdílené ekonomiky zejména se zaměřením na dopravní sektor. Práce je rozdělena na tři hlavní části. V první části je popsána charakteristika sdílené ekonomiky, její formy, dělení a konkrétní příklady sdílených služeb v dopravním sektoru na území Prahy potažmo České republiky. Důležitou kapitolou, která k tomuto náleží, jsou pak omezení, jež sdílení přináší. Jedná se zejména o omezení ekonomická, kdy si musíme nejprve ujasnit, co se nám vyplatí, nebo omezení kvalitativní, která jsou závislá na tom, jak moc můžeme být při plánování flexibilní, či zda musíme brát ohledy na někoho dalšího. Dalším důležitým bodem v první kapitole jsou inovace, jejich význam a externí ovlivňování jejich průběhu, jež má ne vždy pozitivní nebo účinný dopad.

Druhá část obsahuje konkrétní platformu, jež je založena na sdílení nedostatečně využitých aktiv – automobilů, a to platformu Uber. Společnost byla založena v roce 2008 i díky nástupu chytrých telefonů, pomocí kterých je spojován řidič se zákazníkem. V podkapitolách je popsáno, jak tato společnost funguje, jak se stát jejím řidičem, nebo zde také najdeme, kde a proč je tato služba omezena či dokonce zakázána.

Poslední třetí část bakalářské práce obsahuje ekonomické porovnání standardní služby taxi a sdílené služby Uber. Je zde vysvětlen rozdíl mezi smluvní a klasickou taxislužbou a s tím spojené ceny za tuto službu. Na modelových případech v několika variantách je zde ukázáno, jaké jsou náklady a výnosy spojené s užíváním a poskytováním těchto služeb. V závěru této části je pak porovnání vypočtených výsledků v jednotlivých variantách a zhodnocení rentability a reálnosti nastalých situací.

1. Sdílená ekonomika

Pojem sdílená ekonomika neboli spoluspotřebitelství je, jak již název napovídá, model ekonomiky, který je založen na vzájemném sdílení nebo půjčování produktů namísto jejich vlastnění. Název vznikl z anglického výrazu sharing economy. Díky takřka stále dostupnému internetovému připojení nehovoříme o sdílení, při němž se nutně musí obě strany setkat nebo se osobně znát. Takováto dostupnost a jednoduchý přístup k množství možných příležitostí velmi přispěly k rychlému a početnému nárůstu obliby sdílení různých služeb. Tato technologie také dokázala ve stejný čas propojit mnoho různých lidí a spojit tak možné nabízející s poptávajícími. Model sdílené ekonomiky prostřednictvím internetu se nejen zrychlil, ale také umožnil zlevnění služeb. Díky moderním technologiím může v podstatě kdokoli, kdo vlastní nějaký statek, sdílet tento statek prakticky s kýmkoliv [1].

Sdílená ekonomika je založená na sdílení nedostatečně využitých aktiv. Můžeme zde hovořit o dopravních prostředcích, které majitel nemůže, nechce nebo není schopen využít, dále například o ubytovacích prostorách nebo také o vlastních dovednostech. Uvedené je možné nabízet za peněžní či nepeněžní odměnu nebo výměnou za protislužbu. Pro někoho může být sdílení alternativou k soukromému vlastnění, které by pro něj bylo velkou nebo ne zcela využitelnou investicí [2].

Sdílení ovšem není nic nového. Lidé již v minulosti sdíleli své věci s rodinnými příslušníky, přáteli nebo sousedy. Příkladem jsou půjčovny videokazet, později i DVD, kde si člověk mohl na večer vypůjčit film, protože jej nebylo možné jednoduše najít na internetu a stáhnout, jako je tomu dnes. K hlavnímu rozvoji sdílené ekonomiky došlo především v novém tisíciletí, a to i díky rychle se rozvíjejícím moderním technologiím, nástupu chytrých telefonů a takřka všudypřítomnému internetovému připojení [3], [4].

1.1 Motivace užívání sdílené ekonomiky

1) Digitalizace

Digitalizace, elektronizace a sociální sítě jsou samozřejmě nedílnou součástí sdílené ekonomiky. Díky technologiím dochází ve světě k rychlému přenosu informací a dat.

2) Sociální interakce

Při sdílení se již nebavíme jen o bezprostředním kontaktu s danou osobou. Sdílení probíhá z pravidla přes internet, kdy daného člověka nemusíme znát. Tím pádem stále přicházíme do kontaktu s novými lidmi, kteří se mohou stát našimi přáteli.

3) Ekonomická krize 2008

Jakkoliv byla tato situace pro ekonomiku nepříznivá, znamenala značný impulz pro inovace. Pro mnohé lidi bylo zboží s dlouhodobou spotřebou méně dostupné a pro ty, kteří ho již vlastnili, bylo zajímavé jej krátkodobě pronajímat. Například firma Airbnb, jež byla založena v roce 2008, zažila v následujících letech velký růst [1], [4], [5].

1.2 Formy sdílené ekonomiky

Forem sdílené ekonomiky je hned několik a liší se podle druhu účastníků nebo vlastníků aktiv. Podrobné členění je uvedeno v následujících podkapitolách.

1.2.1 Rozdělení z hlediska účastníků

Sdílenou ekonomiku lze rozdělit podle účastníků, kteří se sdílení účastní. Jsou to tyto modely:

1) P2P, neboli person-to-person nebo peer-to-peer

P2P je způsob sdílení, při němž směna probíhá mezi dvěma jednotlivci. Ti vlastní konkrétní statky nebo nabízejí konkrétní služby a přímo mezi sebou je sdílejí. Touto službou je například Uber nebo Airbnb, též různé schopnosti a dovednosti [1], [6], [7].

2) B2P, neboli business-to-consumer

B2P je způsob sdílení, kdy statky vlastní podnik a jednotlivci si je půjčují za úplatu. Příkladem může být služba Anytime, jež nabízí sdílení aut. Ty poskytuje za hodinovou či denní sazbu a stará se o veškerý servis spojený s provozem [1], [6], [7].

3) B2B, neboli business-to-business

B2B je takové sdílení, které probíhá mezi dvěma podniky. Jde hlavně o zefektivnění nevyužívaných skladových prostor nebo technického vybavení [1], [6].

1.2.2 Rozdělení z hlediska vlastnictví

Rachel Botsman, světově uznávaná odbornice na sdílenou ekonomiku jako novou éru důvěry a technologie, rozlišuje tyto typy sdílení:

- 1) Product Service Systems (Systém pro poskytování služeb),
- 2) Redistrition Market (Trh redistribuce),
- 3) Collaborative Lifestyles (Společný životní styl).

Product Service Systems jsou služby, které zprostředkovávají sdílení nebo pronájem. Můžeme sem zařadit například službu Uber.

Druhý typ Redistrition Market zahrnuje platformy, jež umožňují výměnu či sdílení použitých statků. V České republice je příkladem Aukro.

Poslední typ Collaborative Lifestyles je založen na sdílení nemateriálních statků, jako jsou vědomosti a dovednosti. Jedná se například o řemeslné práce, doučování, nebo práce v domácnosti [7].

1.3 Sdílená ekonomika v osobní dopravě

Mít vlastní automobil je relativně drahá a rychle se opotřebovávající záležitost, a navíc jde o nepříliš využívané aktivum, které po zbytek času ztrácí svou hodnotu. Další jen z části využitou kapacitou jsou volné sedačky během jízdy, jež by mohly být obsazeny [1].

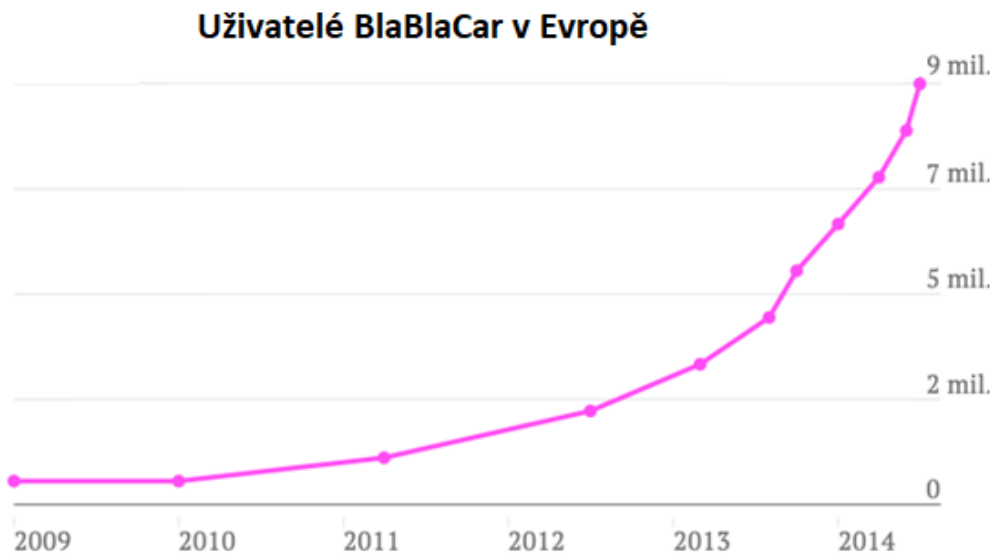
1.3.1 BlaBlaCar

Na principu obsazování volných míst vznikla před několika lety platforma BlaBlaCar. Její příběh se zrodil v roce 2006 v hlavě jejího zakladatele, tehdy francouzského studenta Stanfordu, Frédérica Mazzellala, jenž se chtěl dostat domů za rodinou, ale neměl žádné auto a jízdenky na vlak už byly dávno vyprodané. Vypozoroval, že cesty jsou plné poloprázdných aut, a napadlo jej, že by měl zkusit oslovit někoho z řidičů a nabídnout mu sdílení nákladů na společnou cestu výměnou za jedno z volných míst v autě. BlaBlaCar se postupně vyvinula v největší komunitu pro spolujízdu na světě, která spojuje řidiče s volnými místy v autě s cestujícími na stejné trase. Díky spolujízdě pak šetří čas i peníze. Název BlaBlaCar je odvozen od komunikace během jízdy. Členové této platformy mají

své profily s historií a hodnocením jízd, mohou zde dokonce uvést, jak komunikativní během jízdy jsou na stupnici od Bla až po BlaBlaBla [8], [9].

Firemní hodnoty BlaBlaCar:

- 1) Důvěra je nezbytná pro fungování sdílené ekonomiky,
- 2) vášeň a nadšení pohání inovaci [10].



Graf 1.1 Uživatelé BlaBlaCar v Evropě

Zdroj: [11]

V grafu 1.1 je znázorněn nárůst počtu uživatelů služby BlaBlaCar. Masivní nárůst poptávky po této platformě začíná přibližně po roce 2009, což může být spojeno především s nástupem moderních chytrých telefonů a dnes jednou z nejrozsáhlejších sociálních sítí, kterou k prosinci 2019 využívalo více než dvě a půl miliardy aktivních uživatelů, Facebookem. Mobilní aplikace a internetové sítě, jež spojují v jeden okamžik tisíce uživatelů, umožnily snadnější přístup k tomuto druhu sdílení [12].

1.3.2 Anytime

Sdílením samotných aut lze míru využití výrazně navýšit. Jedná se buď o tzv. operativní leasing, v němž jde o půjčování v horizontu měsíců a bude o něm řeč později, nebo o výpůjčce na dny či dokonce hodiny, přičemž si uživatel může vůz vyzvednout přímo

na ulici. Nejbližší auto si najde v aplikaci na svém chytrém telefonu, pomocí aplikace ho odemkne a může s ním odjet kamkoliv v rámci města, kde služba působí. Příkladem je italská síť sdílení výhradně hybridních aut Anytime, která od roku 2019 působí i v Praze [13], [14].

Využitím volných míst v autech může spolujízda počet aut na silnicích snížit. Na druhou stranu sdílení vozů jej může naopak zvýšit, jelikož vzroste podíl času, po který jsou automobily v provozu. Pozitivem obou zmiňovaných případů je potenciální redukce vozového parku, která by se projevila nižšími nároky na parkovací místa a uvolněním veřejného prostoru zejména ve městech [1].

1.3.3 Operativní leasing

Operativní leasing je forma dlouhodobého pronájmu vozidla. Vozidlo vlastní a financuje leasingová společnost, jež obstarává i další služby. Jedná se například o pravidelný servis a pojištění auta. Smlouva se uzavírá zpravidla na 1–3 roky, omezení je v nájezdu kilometrů, které činí cca 20–30 tisíc km na dobu smlouvy. Od délky pronájmu a počtu kilometrů se pak odvíjí měsíční splátka, která je také závislá na značce, modelu a stáří auta [15].

Sdílená ekonomika má obzvláště v dopravě veliký potenciál. Alternativu sdílení vlastních dopravních prostředků, jejichž kapacitu nejsme schopni sami naplno využít, nabízí celosvětově známá společnost Uber, u které se smluvním řidičem může stát kdokoliv, kdo má řidičské oprávnění a vlastní osobní automobil. Uberu se věnuje podrobněji kapitola 3.

1.3.4 Rekola

Projekt Rekola vznikl v roce 2013 na popud Vítky Ježky s myšlenkou, že každé město by mělo mít vlastní systém sdílených kol. Na začátku repasoval stará kola, odtud také vznikl název Rekola. Společnost v několika případech poskytla data z výpůjček, jež využily například Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Brněnské komunikace a.s., či Olomoucký magistrát k tomu, aby infrastruktura vznikla na místech, kde je nejvíce potřeba, a cyklistům se tak mohlo ve městech lépe jezdit. Na začátku roku 2018 byl z důvodu havarijního stavu uzavřen pro motorová vozidla a MHD pražský Libeňský most, hlavní spoj mezi Prahou 7 a 8. Při této příležitosti poskytla společnost svá kola pro jeho přejezd. Společnosti to přineslo Křišťálovou lupu v kategorii Marketingová

inspirace. Růžová Rekola můžete nyní najít v deseti městech v České republice, a to v Praze, Brně, Ostravě, Liberci, Olomouci, Českých Budějovicích, Frýdku-Místku, Kladně, Mladé Boleslavi a v Písku. Růžová kola expandovala také do Skandinávie, konkrétně do finského univerzitního města Vaasa [16].

Sdílení kol ve městech podporují i dotace ze Státního fondu životního prostředí. Ministerstvo životního prostředí například v roce 2017 poskytlo dvacet milionů korun na tuto bezemisní formu dopravy [17].

1.3.5 Re.volt

Jednou z dalších platform působících na území Prahy je Re.volt, který nabízí sdílení elektromotorek, skútrů a aut. Motorka i skútr jsou vybaveny dvěma přilbami. Elektroauto je pouze dvoumístné a má maximální rychlost 50 km/h. Jako výhody pro zákazníky služby Re.volt společnost uvádí, že je jízda ekologická a díky malým rozměrům vozidel také šetří místo na parkování. Jedno klasické parkovací místo zaberou tři autíčka nebo pět motorek [18].

1.3.6 HappyGo

HappyGo je peer-to-peer sdílená služba, jež spojuje lidi, kteří mají auto, ale nedokáží jej ze 100 % využít, s těmi, kdo jej nemají nebo mají jen takové, které jim v situacích, jakými jsou například stěhování velkých předmětů nebo přeprava početné rodiny na dovolenou, nestačí. Tento projekt vznikl pod záštitou ŠKODA Auto DigiLab, což je inovativní vývojová dílna nových digitálních řešení, služeb a technologií pro společnost ŠKODA AUTO, a společností Leo Express, která vznikla v roce 2012, kdy začala obsluhovat některé železniční linky na území Česka a Slovenska. Tyto společnosti společně rozvíjí a testují nápady [19].

1.3.7 Koloběžky Lime

V září roku 2018 začala v Praze operovat americká bikesharingová služba Lime, která po Praze rozmístila více než stovku elektrických koloběžek. Lime také působí ve více než stovce amerických měst a v Evropě funguje například v Paříži, Berlíně, Drážďanech, Madridu nebo ve Valencii. Lime využívá stejný systém zápůjčky jako růžová Rekola. Zákazník si přesnou polohu koloběžky najde pomocí aplikace, přes tu si ji i odemkne

a po ukončení jízdy opět zamkne a zaplatí. Jedná se o bezstanicový systém, takže lidé mohou koloběžku nechat kdekoli na ulici [20], [21].

„V Praze není stále vhodná infrastruktura a to, jak se domnívám, povede k tomu, že uživatelé budou jezdit po chodníku, protože nebudou mít jinou možnost. A to povede k tomu, že se to bude muset určitým způsobem řešit. A Praha to zatím neuměla jiným způsobem než restriktivně,“ [21] říká Vít Ježek z Rekol ke vstupu amerického startupu do ulic Prahy. Nyní, pár let po zprovoznění služby, brojí proti koloběžkám nejen magistrát, ale i některé radnice městských částí. Ta na Praze 2 již dokonce společnosti Lime zakázala koloběžky na svém území používat. Lime ale i přes zákaz stále na území městské části operuje a čelí tak trestnímu stíhání. Na Praze 1 se nemluví o zákazu, ale místním vadí, že například kavárny musí za každou židli na zahrádce, jež zabírá veřejný prostor, platit, zatímco stání koloběžek na chodníku je zdarma. Podle magistrátu také přibývá nehod, často pod vlivem alkoholu, kdy opilí turisté nedbají na bezpečnost svou ani svého okolí. Nízká bezpečnost je také jedním z argumentů, kterými Praha zdůvodňuje možnou výpověď memoranda s provozovatelem elektrických koloběžek Lime. Jezdci pohybující se na chodníku představují riziko pro sebe i pro ostatní chodce. S hustotou pěších se navyšuje riziko srážky. Zároveň nejsou chodníky přizpůsobeny k tomu, aby po nich koloběžky jezdily, což se negativně podepisuje na jejich ovladatelnosti a komfortu. Společnost Lime nyní testuje novou technologii, která by problém detekovala a jezdce na něj upozornila. Koloběžky jsou také (především v nočních hodinách) častým terčem vandalů. Ráno je pak můžete zahlédnout například na dně řeky nebo rozbité a pohozené podél silnice [21], [22], [23].

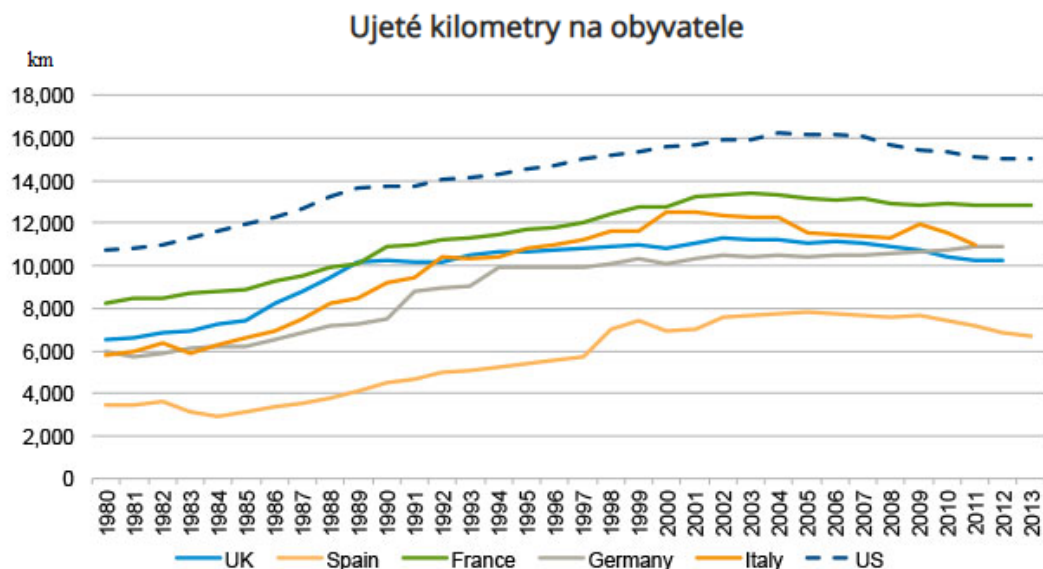
1.4 Omezení sdílení aut

Důvěra, pohodlí a smysl pro sdílení, to jsou faktory, které výrazně ovlivňují a urychlují nástup a přijetí ekonomiky sdílení. Díky čím dál častějšímu využívání mobilních aplikací pro napojení zákazníků do systému sdílení mají firmy menší překážky pro vstup a budování značek na trhu a jejich rychlému přizpůsobení poptávce a možné inovaci produktu. Zákazníci už nemusí být loajální ke konkrétní značce, jestliže přístup k jiné obdobné službě je také snadno a rychle dostupný a je za stejnou nebo podobnou cenu. Důvěra je v tomto smyslu velmi cenná, těžko se získává a lehko se ztrácí [24], [25].

Paleta stávajících i možných zákazníků se zdá být široká, ale ne vždy tomu tak je. V roce 2015 provedl americký výzkumný ústav PWC (PricewaterhouseCoopers) kvantitativní výzkum, ve kterém mimo jiné uvádí, že z celkové americké populace v produktivním věku má o sdílené ekonomice povědomí nebo se s ní setkalo jen 44 % lidí. Z tohoto množství si 72 % zákazníků dokáže představit, že by sdílenou ekonomiku, jako je sdílení aut nebo bytů, nadále využívali [24].

1.4.1 Ekonomické omezení

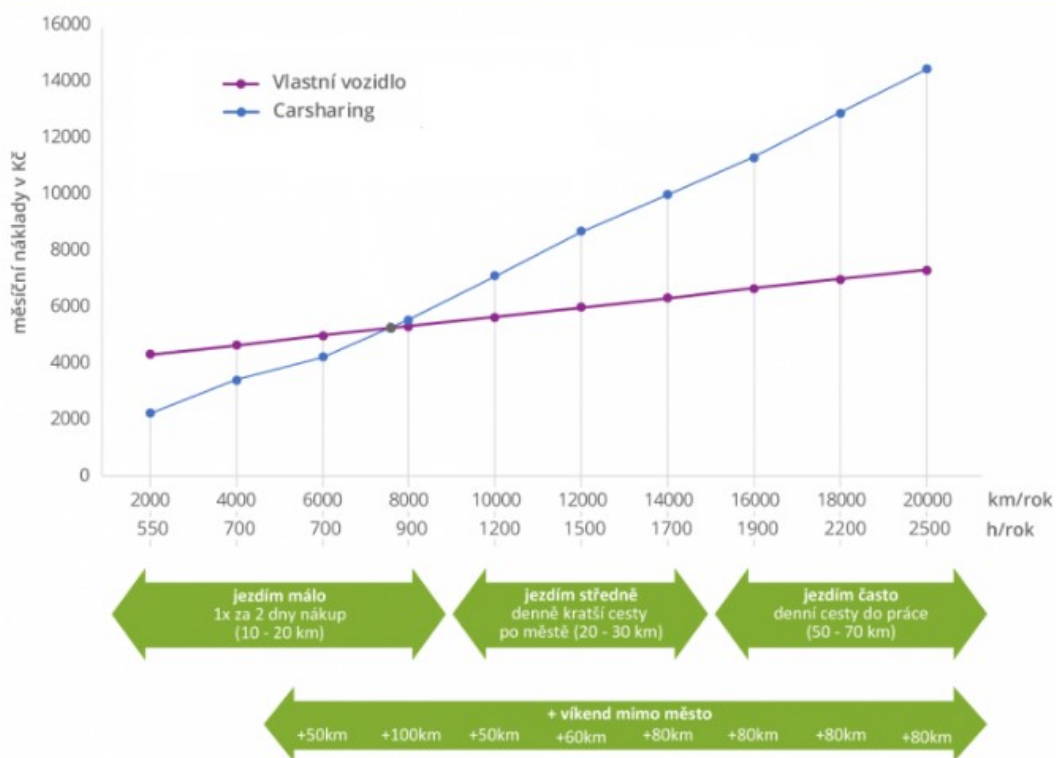
Každé sdílení má své výhody i nevýhody. Když auto vlastníte, stojí vás to tisíce korun ročně, aniž byste vyjeli z garáže. Tyto fixní náklady jsou spojené hlavně s pořizovací cenou vozu a povinným a havarijním pojištěním. Jestliže se rozhodnete pro sdílení vozu, tyto fixní náklady se buď rozpočítají mezi více uživatelů, nebo je zákazník nehradí vůbec. Variabilními náklady jsou pak náklady na pohonné hmoty, opravu a údržbu a na přímý materiál (zimní / letní pneumatiky), které se promítají v ceně za půjčení vozu. Sdílení vozu však není pro každého. Rozhodovacím kritériem pro to, zda vlastnit či nevlastnit vozidlo, je roční kilometrový nájezd. Milníkem se obecně udává hranice 8 000 km. V závislosti na výše uvedených nákladech se sdílení vozu vyplácí, pokud se nacházíte pod touto hranicí najetých kilometrů [26].



Graf 1.2 Ujeté kilometry na obyvatele

Zdroj: [27]

Měsíční náklady vlastního vozidla vs pronájmu (carsharing)



Graf 1.3 Měsíční náklady vlastního vozidla vs pronájmu

Zdroj: [28]

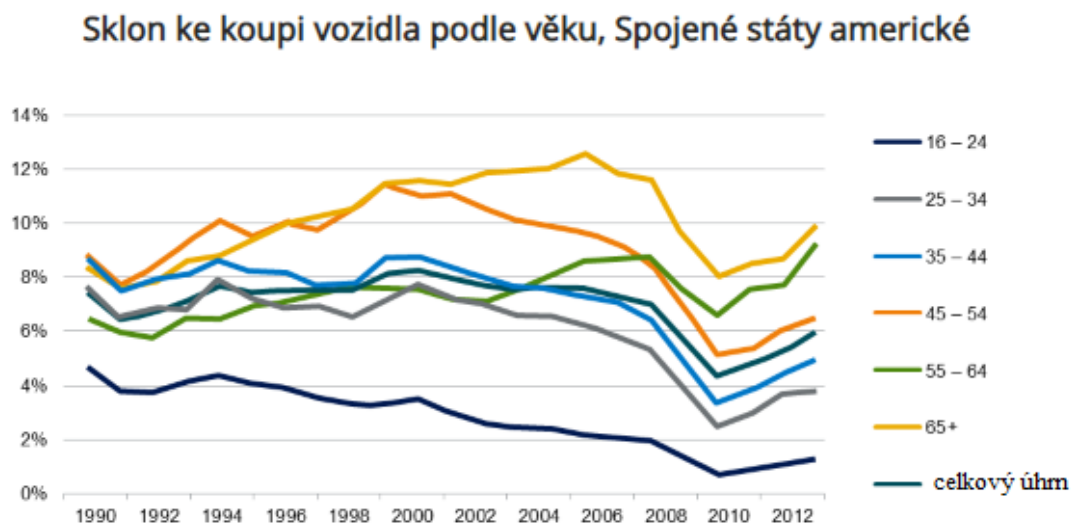
Z grafu 1.2 vyplývá, že pro průměrného Evropana v průběhu let 1980 a 2013 hranice najetých kilometrů vzrostla a nyní stagnuje kolem 10 000 najetých kilometrů za rok.

V grafu 1.3 je pak znázorněn vývoj nákladů vlastního a sdíleného vozidla. Průsečíkem těchto dvou linek je přibližně 7 600 najetých kilometrů za rok. Pod touto hranicí jsou náklady spojené s vlastněním vozu vyšší než u sdílení a naopak. Pokud náklady, které zaplatíme za vlastnění vozu, tedy fixní i variabilní, rozpočítáme do většího množství najetých kilometrů, budou celkově na jeden kilometr menší. Sdílení vozidla se klientovi v takovém případě nevyplatí.

1.4.2 Kvalitativní omezení

Velmi významným omezením sdílení aut je nutnost plánování půjčení vozu, protože ve většině případů se musí vůz nejprve zarezervovat, a zákazník tak musí předem vědět, kdy,

odkud a kam chce jet. Sdílené auto na vás také nečeká před domem jako vlastní vůz, ale zákazník se k němu musí zpravidla vždy dopravit. Může se jednat jen o několik set metrů, anebo také pár kilometrů, což není zcela komfortní, má-li navíc zákazník nějaká zavazadla. Další omezení, které musí především zákazník s dětmi vzít v potaz, je, že sdílené vozy nejsou vybaveny dalšími specifickými věcmi, jako je například dětská autosedačka. Je velmi nepraktické s sebou neustále vláčet různé osobní věci, ať už je to držák na mobilní telefon, zmiňovaná autosedačka, různé drobné hračky nebo bonbony pro zabavení ratolestí. Tyto aspekty je třeba uvážit i u řidičů, kteří mají k autu osobní vztah a je pro ně určitým ukazatelem společenského postavení. Některé společnosti, které zprostředkovávají sdílená auta, nabízejí více druhů automobilů, od menších městských aut až po větší prostornější, s nimiž může klient vyrazit i na víkend. Mnoho společností také nabízí vozy s alternativním pohonem, jako je například elektrická energie u společnosti Re.volt. Společnost Anytime nabízí vozy hybridní [26].



Graf 1.4 Sklon ke koupi vozidla podle věku, USA

Zdroj: [29]

V grafu 1.4 je znázorněn vývoj sklonu ke koupi vozidla v USA podle věku v letech 1990 až 2012. Zde se také ukazuje, že především lidé nad 45 let se na koupi nových vozidel podílejí nejvíce. Částečně to může souviset i s výše zmíněným rozdílným vnímáním automobilu, který někteří mohou brát jako jakýsi ukazatel nebo standard společenského postavení. Je nutné také zmínit, že ve Spojených státech nefunguje veřejná doprava tak

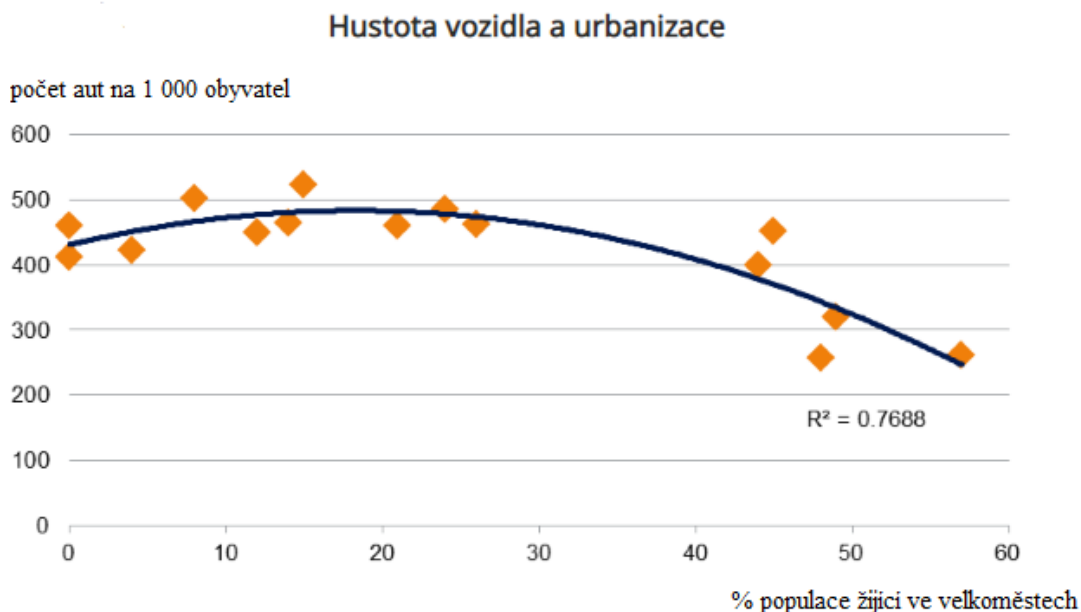
jako u nás. Pro americké občany je mnohdy každodenní nutností auto využít, a to jak k přepravě do práce, dětí do školy nebo na kroužek. Pro ulehčení rodinám je věková hranice teenagerů pro získání řidičského oprávnění v některých státech USA dokonce již 14 let. Tyto tzv. mladé řidiče omezují určité další zákony, a to například tím, kolik osob mohou v autě vozit, anebo tím, že prvních šest měsíců nesmí v autě svézt jiné osoby vyjma vlastní rodiny. V grafu 1.4 je také znatelný pokles v počtu koupených vozidel, a to z důvodu ekonomické krize v roce 2008.

1.4.3 Demografické omezení

Dalším velkým omezením je obslužnost v místech s nižší hustotou obyvatel, kde jsou často lidé odkázáni na využívání vozidel vlastních nebo hromadné dopravy. Velké opodstatnění má sdílení aut ve velkých městech s větší hustotou obyvatel, kde je také dobrá obslužnost MHD. Typický uživatel carsharingu je klient mezi dvaceti a čtyřiceti lety žijící ve větším městě, kde k běžným přesunům využívá městskou hromadnou dopravu, kolo, či koloběžku, a na víkendové cesty za rodinou či zážitky potom sáhne právě po sdíleném automobilu [30].

1.5 Sdílení aut

Trend stále častějšího využívání sdílení automobilů, zejména u mladých lidí, může být způsoben stále rostoucí urbanizací. Mezinárodní ekonomická organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj OECD odhaduje, že od roku 2010 vzroste ze 77 % do roku 2050 až na 86 %. Dá se očekávat korelace mezi procentem populace žijící ve městě a hustotou aut. Vždyť zejména mladí lidé pobývají ve velkoměstech bez vlastního auta, dokud nemají potřebu si jej pořídit například kvůli péči o děti nebo rodiče. Díky lepší městské veřejné dopravě to jednoduše snižuje potřebu vlastnit osobní automobil [31]. S rostoucím procentem lidí žijících ve velkoměstech ubývá počtu aut na jednoho člověka, viz graf 1.5.



Graf 1.5 Hustota vozidel a urbanizace

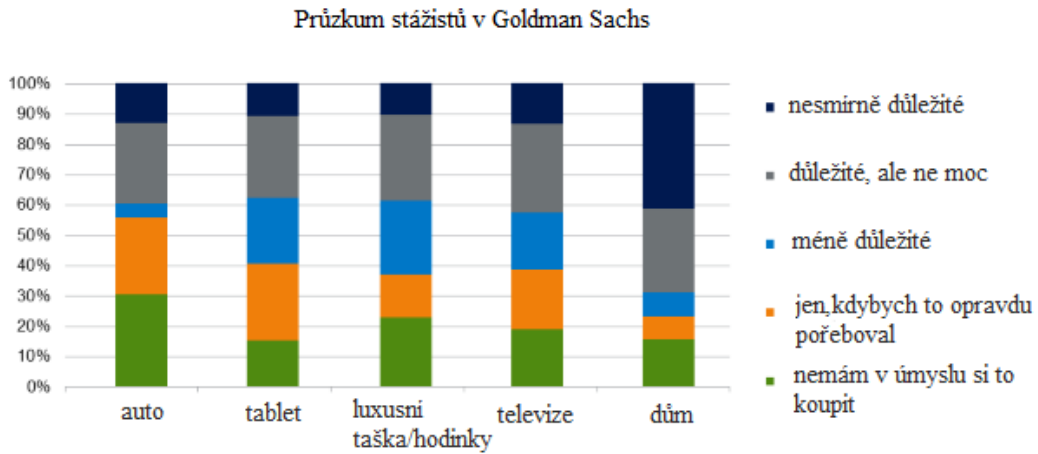
Zdroj: [32]

Důležitým vysvětlením měnícího se chování řidičů, které souvisí se změnou v kultuře a ve společnosti, je vývoj technologií. Mladí lidé mohou mít také k autům odlišné vztahy, vnímají ho spíše jako spotřebič. Z velké části je to proto, že auto bylo jako dopravní prostředek nahrazeno dostupnější alternativou – chytrým telefonem. V roce 1990 akademici z Oxfordské univerzity Transport Studies Unit předpokládali nástup nového výpočetního přenosného produktu, jež by naplnil touhu po svobodě, kterou auto v určitém smyslu poskytuje. Vzestup chytrých telefonů a sociálních sítí vedl také k poklesu touhy vlastnit osobní auto, jelikož je snadnější a levnější připojit se digitálně a nemuset jezdit za přáteli nebo rodinou [31].

"Jednou z možností je, že na trh vstoupí nějaký nový produkt a učiní z automobilu z psychologického pohledu nadbytečnou věc. Je těžké si představit, co by to mohlo být. Nicméně zdá se, že k uspokojení této specifické psychologické potřeby, kterou zatím naplňují automobily, by mohl sloužit produkt fungující na bázi počítače. Ačkoli se to nezdá být pravděpodobné, právě výpočetní a zřejmě přenosné produkty by mohly v budoucnu dát lidem svobodu a moc, kterou jim nyní dává automobil." [33]

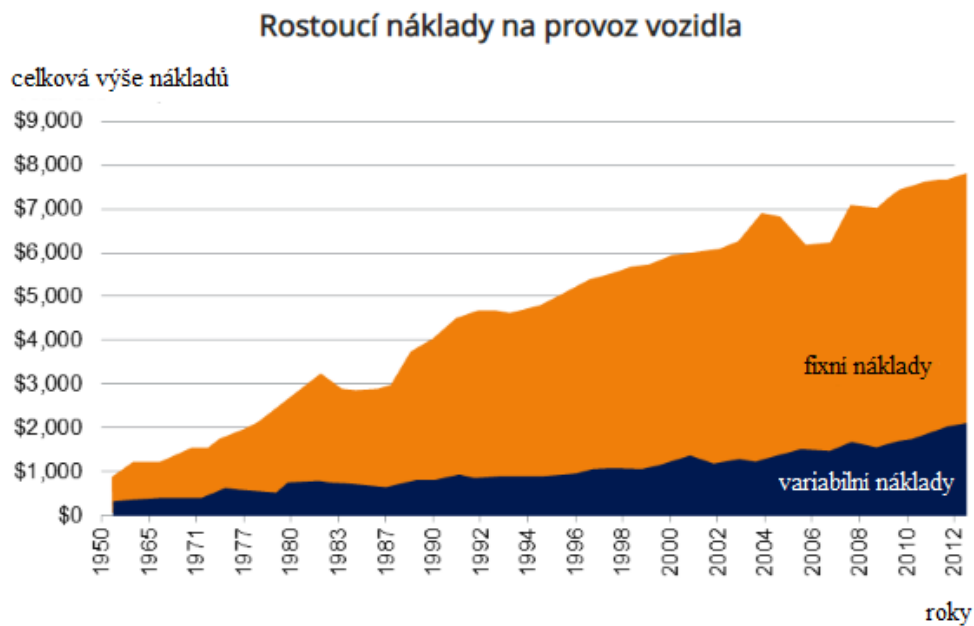
Jeden z nepochybně malých a ne zcela reprezentativních průzkumů provedla společnost TNS mezi 250 mladými stážisty v globální investičně bankovní společnosti Goldman

Sachs v Londýně. Z průzkumu vyplynulo, že méně než 15 % dotázaných považovalo vlastnictví automobilu za mimořádně důležité a 60 % bylo přinejmenším apatických, viz graf 1.6.



Graf 1.6 Průzkum stážístů v Goldman Sachs

Zdroj: [34]



Graf 1.7 Rostoucí náklady na provoz vozidla

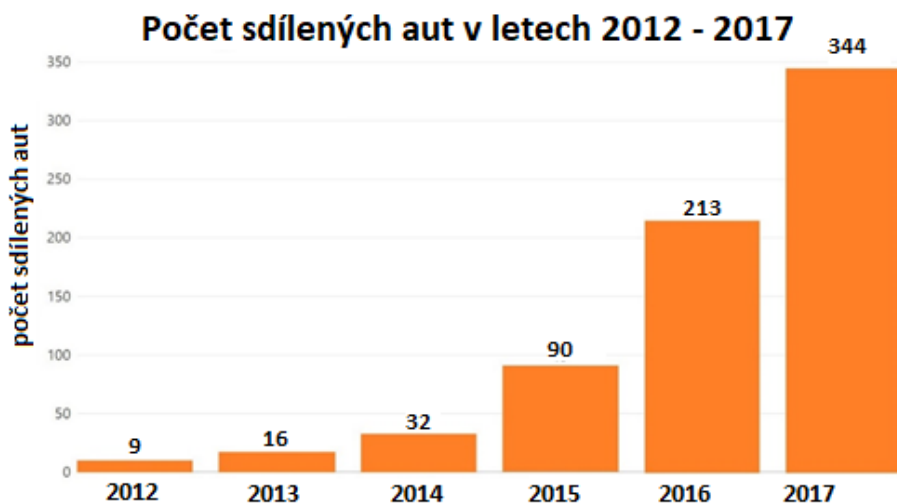
Zdroj: [35]

Dalším faktorem ovlivňujícím sdílení jsou rostoucí náklady na provoz vozidla v důsledku zvyšování cen pohonných hmot, silniční daně, pojištění, poplatky za parkování a další poplatky. Rostoucí tendenci fixních i variabilních nákladů můžeme sledovat v grafu 1.7.

V kombinaci s lepší veřejnou dopravou a klesajícími náklady na leteckou dopravu to snižuje poptávku po autech oproti jiným druhům dopravy [31].

Průzkum agentury STEM/MARK, který zjišťoval postoje obyvatel hl. m. Prahy, dospěl k závěru, že Pražanům vadí více než vysoké náklady za provoz auta problematika parkování spojená s hledáním volného parkovacího místa a také s odlišným systémem parkovacích zón v městských částech. To jsou hlavní důvody, proč téměř 70 % obyvatel Prahy považuje parkování za největší nevýhodu vlastnictví auta. Vedle problematického parkování pražským řidičům na autech nejvíce vadí vysoké provozní náklady spojené s jejich vlastnictvím (60 %) a pořízením (44 %). Podle průzkumu si sdílení auta vyzkoušelo již 6 % oslovených Pražanů a dalších 24 % o něm uvažuje. Obdobný vzestup zažívají služby sdílených kol či koloběžek, které využilo již 19 % respondentů. Lidem osloveným v průzkumu STEM/MARK na sdílených prostředcích dopravy nejvíce imponuje, že platí jen za to, co skutečně projedou. U sdílených aut je vedle toho největším benefitem možnost bezplatného parkování v modrých a fialových zónách ve všech městských částech po celé Praze [36].

Z grafu 1.8 vyplývá vzestupná tendence počtu sdílených vozidel v České republice mezi lety 2012 a 2017, přičemž velké procento těchto aut je lokalizováno právě ve velkých městech, jako je hl. m. Praha, Brno nebo Olomouc.



Graf 1.8 Počet sdílených aut v ČR v letech 2012–2017

Zdroj: [37]

1.6 Význam inovací v ekonomice

Slovo inovace pochází z latinského slova *innovare*, v překladu obnovovat. Jako první použil termín inovace pro ekonomickou oblast Joseph Alois Schumpeter, který považoval inovaci za novinky výrobní techniky, surovin a organizaci výroby [38].

Inovace je v ekonomické teorii chápána jako motor ekonomického růstu – inovace je implementace nových nebo významně zlepšených produktů (zboží nebo služeb) a procesů, nových marketingových nebo organizačních metod v obchodní činnosti, na pracovišti nebo v externích vztazích. Minimálním požadavkem na inovaci je, že produkt, proces, marketingová anebo organizační metoda musí být pro firmu nové (nebo významně vylepšené) [39], [40].

Inovační proces je dynamický proces, způsob, jak je inovace implementována a rozšířena. Obsahuje výzkum, aplikaci výsledku i následné užití.

- 1) Invence (základní myšlenka) – naplánovaný objev (vychází z výzkumu a vývoje) nebo spontánní objev.
- 2) Adopce – první využití objevu, většinou se jedná o dlouhodobou fázi, která potřebuje finanční i organizační podporu.
- 3) Difúze – inovaci můžeme považovat za úspěšnou až poté, co jí přijme a reálně užívá většina společnosti. Difúze je značně ovlivněna charakteristikami demografickými a sociologickými, dále také strukturou trhu – konkurenčním prostředím [41].

1.7 Inovační cykly

Schumpeter sdílel myšlenku Karla Marxe, že ekonomický vývoj je součástí celkového společenského procesu. Jeho dynamický přístup obzvláště vynikl při objevení podnikatele a podnikatelského zisku. V 19. století přišel podnikatel, který v době vlaků a koňských povozů začal vyrábět první automobily. Vpád tohoto nového výrobku byl inovací, a to nejen v technickém, ale i v hospodářském smyslu a podnikatel byl inovátor. Koňské povozy přepravovaly cestující a náklad příliš pomalu a vlaky zase potřebovaly koleje. Vznikla tak mezera na trhu. Pokud by se vyplnila něčím rychlejším a mobilnějším, přineslo by to zisk. Na počátku inovace, jak ji Schumpeter vnímá, je tedy touha po zisku, jež se zhmotní objevením mezery na trhu [42].

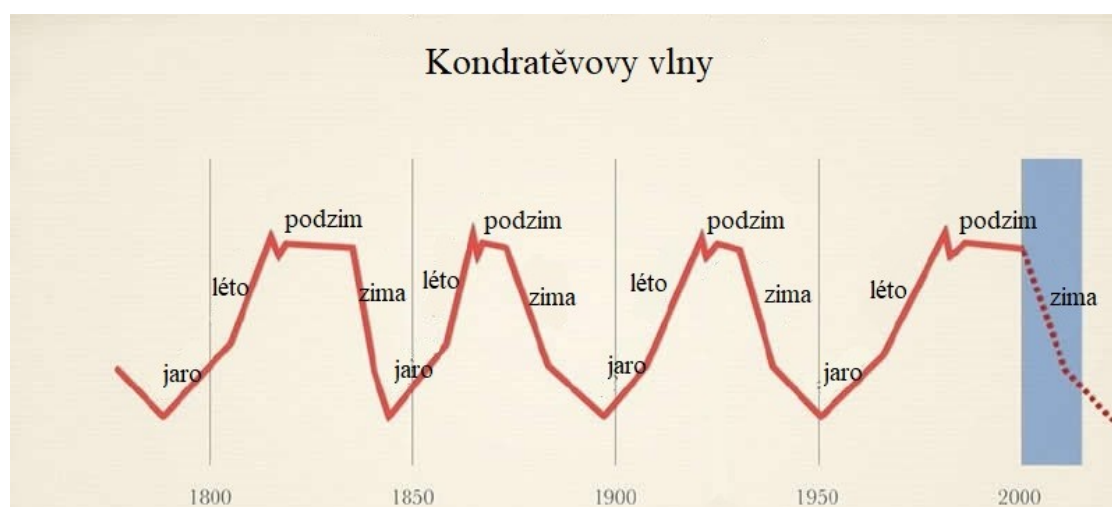
Jakákoli inovace má ovšem na počátku destruktivní charakter. Narušuje předchozí rovnováhu a stabilitu na trzích. Přemísťují se zdroje, lidé přicházejí o práci, a dokonce mohou mizet i některé podniky nebo celá odvětví, jak tomu bylo například u kočárů. Tyto významné inovace, jako je například automobil nebo počítač, s sebou přinášejí podněty pro další inovace. Bavíme se zde o tzv. inovačním shluku. Některé inovace mohou být tak průlomové, že mohou otevřít nové dříve neviditelné dveře pro další série inovací. Ty se ale postupně vyčerpávají až vlna inovací opět klesne, dokud se neobjeví nový impulz [42].

1.7.1 Kondratěvy inovací cykly

Tyto cykly známé jako Kondratěvy vlny, supercykly, dlouhé vlny nebo K-vlny se podle tohoto ruského ekonoma odvíjejí z radikálních technologických inovací, které mají za následek dlouhé období prosperity. Cykly přicházejí přibližně každých 40 až 60 let [43].

K-vlny obsahují vnitřní fáze, jež jsou někdy označovány jako roční období.

- 1) Jarní fáze – růst inflace, začíná po depresivním ekonomickém stavu.
- 2) Letní fáze je vrcholná, často během válek (za nezávislost 1812, občanská válka, světové války a vietnamská válka), to vede k nedostatku zdrojů a zvyšování cen.
- 3) Podzimní fáze přináší úvěrový boom, falešná plošina prosperity. Lidé chtějí ekonomickou stabilitu.
- 4) Zimní fáze je ve znamení hospodářského poklesu, základy pro budoucí růst [44].



Obr. 1.1 Kondratěvy vlny

Zdroj:[45]

První vlna přichází s průmyslovou revolucí a končí přibližně v roce 1840, kde se zimní fáze cyklu váže k vynálezu parního stroje. Dále pokračuje druhá vlna v období 1840–1895, která je založena na výstavbě železnice. Třetí vlna probíhá v době mezi lety 1895–1950 a byla zahájena expanzí elektrotechniky, automobilů a letadel. Poslední čtvrtá fáze započala přibližně v roce 1950 a souvisí s objevením polovodičové elektroniky a mikroelektroniky [46].

1.7.2 Inovace vs stát

Inovace vyplývají z evolučního vývoje lidstva a ne vždy se její počáteční destruktivní charakter všem líbí. Jinak na tom nejsou ani dnešní taxíky a čím dál populárnější alternativní způsoby přepravy založené na sdílení vozidel a míst v nich. Ve vrcholném středověku byla konkurence spojená s ochranou před inovativní konkurencí ošetřena tzv. mílovým právem, které zaručovalo, že na míli od města nesměla být provozována stejná nebo obdobná řemesla, jež provozovali měšťané. Výjimkou byli pouze kováři. To, že se stát vměšoval do průběhu a zrodu inovací, ovšem nebylo nic nového. Příkladem je Francie za vlády Ludvíka XIV. a výroba knoflíků. V tu dobu se vyráběly knoflíky ručně z provázků až do chvíle, než krejčí zavedli inovaci tkaním. Tato metoda byla rychlejší a levnější, a proto se pobouření výrobci ručních knoflíků na svoji obranu obrátili na stát, jenž pak uděloval pokuty za výrobu, prodej, a dokonce i nošení těm, kteří nové tkané knoflíky používali. Místní správci dokonce mohli prohledávat lidem domy a zatknout kohokoliv, kdo na ulici nosil tyto nezákonné knoflíky. Během několika let se však stát a výrobci ručně šitých knoflíků museli boje vzdát, jelikož tkané knoflíky ve Francii používal téměř každý [43].

1.7.3 Úspěšné inovace

Přísluví „kdo chvíli stál, již stojí opodál“ platí u inovací více než kde jinde. Inovace je něco, co pomáhá organizaci zůstat konkurenceschopnou a uspokojit požadavky zákazníka. Vystihující je také výrok jednoho inovátorského vzoru, T. A. Edisona: „*Nechci vynaleznout nic, co by se nedalo prodat.*“ Podmínkou úspěšné inovace je spokojený zákazník, který chce za inovaci zaplatit [48], [49].

- Steve Jobs (Apple) díky vývoji počítače Macintosh získal technologický náskok, který mohl být základní stavební jednotkou pro další projekty jako iPhone, Mac, iPod a jiné. Dnes je firma Apple jednou z nejhodnotnějších na světovém trhu [48].
- Italský designér Mario Moretti Polegato (Geox) nebyl spokojený s pocením nohou při běhání, a tak navrhl vlastní obuv. Dnes patří na světové popředí v klasické a volnočasové obuvi [48].
- O vynález stiskacího knoflíku, který známe pod názvem patentka, se zasloužili společníci firmy na výrobu drobného kovového zboží Jindřich Waldes a Hynek Puc. Jejich cílem bylo vyrobit knoflík, který by bylo možné připevnit a znovu odstranit bez šití, aniž by se poškodila látka. Svůj výtvar patentovali pod názvem Koh-i-noor [50].

2. Uber

Uber je americká digitální platforma se sídlem v San Franciscu, která poskytuje přepravní služby. Dále vyvíjí a provozuje mobilní aplikaci, která spojuje zákazníky s řidiči aut a umožňuje jim si jízdu objednat. Aplikace automaticky během jízdy vypočítává cenu dle GPS a poté předá platbu řidiči [51].

2.1 Historie

V roce 2008 měli přátelé Travis Kalanick a Garrett Camp problém sehnat taxi a dostali nápad, který později stál za vznikem globální značky [52]. Napadlo je, že by bylo možné objednávat svezení přes chytrý telefon. V březnu dalšího roku tak vyvinuli aplikaci, přes kterou bylo možné jízdu objednávat pouhým klepnutím. Historicky první uživatel si objednal svou cestu 5. července 2010, která se uskutečnila v San Franciscu. V prosinci 2011 Travis a Garrett expandovali se svým nápadem do zahraničí, konkrétně do města, kde se myšlenka zrodila, do Paříže. V roce 2014 již Uber působil ve více jak 100 městech. Dalším zajímavým milníkem v historii Uber byl 30. prosinec 2015 (pět a půl roku po první jízdě), kdy překonal hranici jedné miliardy uskutečněných jízd. Za necelé další tři roky jich už byl desetinásobek. Nyní společnost operuje v 63 zemích a více než 700 městech po celém světě. Pochlubit se také může 91 miliony aktivních uživatelů platformy měsíčně a 3,9 miliony řidičů. Z jednoduché myšlenky se tak vyvinula platforma, která pomáhá lidem dostat se tam, kam potřebují [52], [53].

2.2 Jak Uber funguje

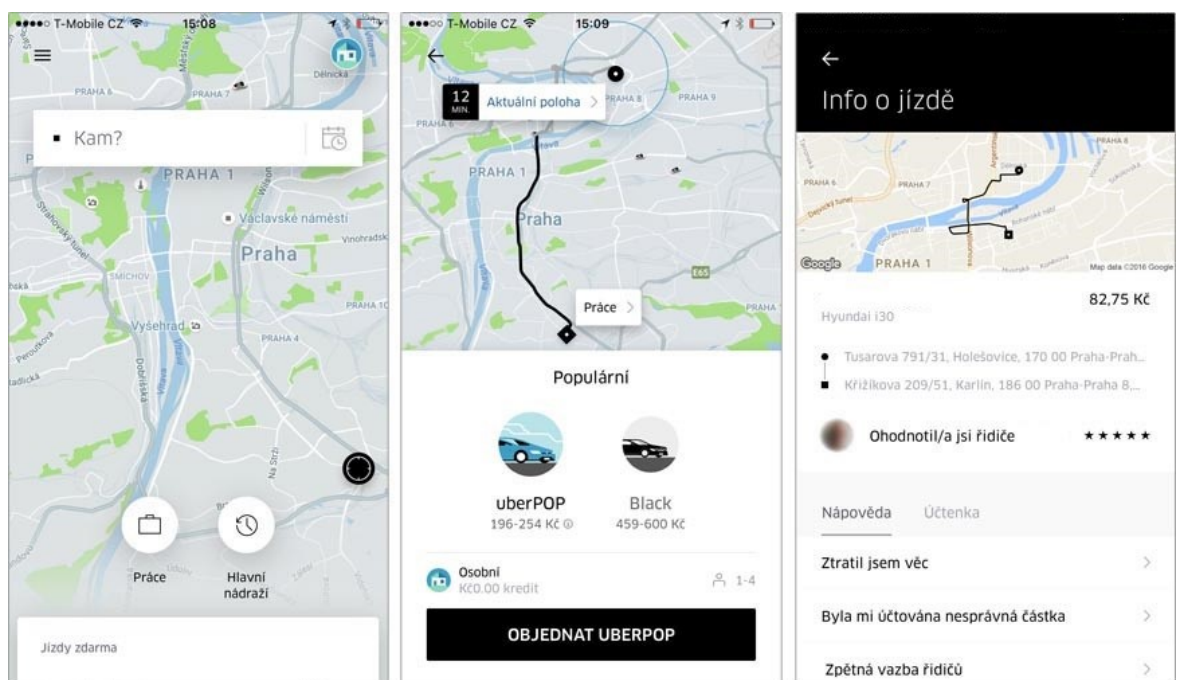
Uber je digitální platforma, která spojuje řidiče aut s lidmi, kteří potřebují někam svézt. Když chcete tuto službu využít, musíte si založit účet. Na to vám postačí emailová adresa a telefonní číslo. Jízdu si můžete objednat jak přes aplikaci, tak přes webový prohlížeč [54].

Kroky k objednání jsou následující:

- 1) Cestující otevře aplikaci nebo webový prohlížeč a vyplní název požadovaného cíle cesty. Pak si klepnutím projde dostupné typy aut, příslušné čekací doby a ceny jízdného a vybere si, čím chce jet. Svůj výběr potvrdí tlačítkem objednat.

- 2) Cestujícího aplikace spojí s řidičem a ten objednávku přijme. Na zahájení jízdy řidiče na místo setkání aplikace upozorní. Jízdu řidiče je možné sledovat na mapě.
- 3) Když k vám Uber dorazí, zeptá se vás na jméno a cíl cesty. Pokud vše souhlasí, jízda může začít.
- 4) Po příjezdu do cíle je nutné zaplatit. To je možné hned několika způsoby, a to hotově, kartou nebo kreditem Uber Cash.
- 5) Na závěr se jak cestující, tak řidič mohou vzájemně ohodnotit od jedné do pěti hvězdiček. Cestující může také řidiči poslat spropitné [54], [55], [56], [57].

Ukázka mobilní aplikace je na obr. 2.1.



Obr. 2.1 Mobilní aplikace Uber

Zdroj:[58]

2.3 Požadavky na řidiče

Partnerským řidičem ve společnosti Uber se může stát kdokoliv, kdo vlastní řidičský průkaz, osobní automobil a je mu alespoň 21 let. K registraci stačí emailová adresa a chytrý mobilní telefon [59].

2.3.1 Potřebné dokumenty

Dokumenty, které jsou potřebné k dokončení registrace, jsou následující.

Osobní dokumenty:

- 1) občanský průkaz nebo pas,
- 2) řidičský průkaz,
- 3) průkaz řidiče taxislužby – tzv. žlutá karta,
- 4) osvědčení z místopisu,
- 5) profilová fotka – Nesmí se jednat o kopii tištěné fotky nebo např. fotky z řidičského průkazu, žadatel na ní nesmí mít sluneční brýle ani žádný jiný rušivý prvek, tvář musí být focená zepředu až po vrchní část ramen [59].
- 6) výpis z evidence rejstříku trestů fyzických osob,
- 7) výpis z bodového hodnocení řidiče,
- 8) výpis z živnostenského rejstříku (tzv. koncese) [60].

Dokumenty k autu:

- 1) zelená karta,
- 2) velký technický průkaz,
- 3) registrace automobilu v evidenci vozidel taxislužby [60].

Žlutá karta, osvědčení z místopisu a registrace auta

O žlutou kartu musí být požádáno v místě trvalého bydliště na úřadu s rozšířenou působností, kde jsou vydávány i řidičské průkazy. Získání není nijak složité a není třeba skládat žádnou zkoušku. Musí být uhrazen poplatek 500 Kč a musíte odevzdat fotografii pasového formátu a vyplněný formulář s žádostí. Cizinci s sebou navíc musí mít i výpis z rejstříku trestů na území ČR i státu, jehož jsou příslušníkem. Ten nesmí být starší třech měsíců. Karta je pak vystavena do 30 dnů od podání žádosti s platností na pět let [60].

Po obdržení žluté karty je potřeba složit zkoušku z místopisu na pražském magistrátu. Zkouška je bezplatná a lze se na ni dopředu připravit na různých webových stránkách. Test obsahuje následující okruhy otázek:

- 1) o ochraně spotřebitele – kontrolní otázky podle zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, například, jaké má prodávající povinnosti,
- 2) o cenách – kontrolní otázky podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách podnikání, ve znění pozdějších předpisů,

- 3) o živnostenském podnikání – kontrolní otázky podle zákona 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, například, co zákon upravuje,
- 4) o pojistné odpovědnosti – kontrolní otázky podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů,
- 5) o silniční dopravě – kontrolní otázky podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- 6) o kontrole – kontrolní otázky podle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád),
- 7) o silničním provozu – kontrolní otázky podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- 8) o podmínkách provozu vozidel – kontrolní otázky podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změnách zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změnách některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů zákona č. 307/1999 Sb.,
- 9) o zkoušce z místopisu – kontrolní otázky podle obecné závazné vyhlášky č. 23/1998 Sb. HMP, O ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů,
- 10) o stanovištích taxi,
- 11) o ulicích a náměstích – například, kde se nachází ulice Křížíkova,
- 12) o jednosměrkách,
- 13) o trase – označit správné body trasy z bodu A do bodu B,
- 14) o vzdálenosti – jaká je nejkratší možná trasa z bodu A do bodu B,
- 15) o objektech – například, na jaké adrese je Stavovské divadlo [61], [62].

Auto, se kterým je taxislužba provozována, musí být vaše, anebo musíte být jeho provozovatelem. Zákon například nedovoluje použít auto z půjčovny nebo od známého. Pokud je auto na leasing a leasingová společnost nedá výslovný souhlas k používání vozu

jako taxi, není tak možné vůz používat. Auto je možné registrovat osobně na pražském magistrátu, poplatek činí 50 Kč [61], [63].

Živnostenský list – koncese

Povolení se uděluje formou správního rozhodnutí živnostenského úřadu. Živnosti, které potřebují státní povolení neboli koncesi, lze provozovat až tehdy, jakmile rozhodnutí o udělení koncese nabude právní moci. Je-li potřeba k udělení koncese vyjádření orgánu státní správy – dopravního úřadu, předloží mu živnostenský úřad tuto žádost a ten vydá stanovisko k podané žádosti, ve kterém uvede, zda s udělením koncese souhlasí. Udělit koncesi lze jen fyzické nebo právnické osobě, jež má trvalý pobyt nebo sídlo na území České republiky nebo obdobný pobyt na území některého členského státu a také splňuje další podmínky předpisu Evropské unie, kterými jsou:

- 1) Usazení,
- 2) dobrá pověst – tu má osoba, která je podle živnostenského zákona bezúhonná,
- 3) finanční způsobilost – vede účetnictví nebo může finanční způsobilost prokázat zahajovací rozvahou,
- 4) odborná způsobilost – osvědčení o odborné způsobilosti [64], [65].

2.3.2 Požadavky na auto

- Model auta, kterým bude služba provozována musí být minimálně z roku 2000 nebo novější.
- Auto musí mít čtyři dveře,
- dobrý stav, žádné kosmetické vady a
- minimálně 5 bezpečnostních pásů [66].

Pokud řidič nemá vyhovující vozidlo, má dvě možnosti, jak si ho opatřit:

- 1) Řidič se po schválení společností Uber může přidat k tzv. flotile. Auto pak má na operativní leasing přímo od Uberu. Vozidlo je již registrované jako taxi a společnost se za měsíční splátku stará jak o auto, tak o veškeré další náklady se službou spojené, jako je například platba DPH, silniční daň a pojištění. Flotilovými partnery jsou například Prague Car Sharing s.r.o., Siri Group s.r.o., Fair drive nebo MaNo Group [67].

- 2) Vozidlo si dále řidič může jen pronajmout. Auta jsou již registrovaná jako taxi a pronájem většinou zahrnuje údržbu i pojištění. Tento způsob zaopatření vozidla je jen krátkodobý. Partnery Uber jsou Siltrin Trend nebo RentalTaxi.cz [68].

Taxametr

Do vozu taxi musí být dle zákona nainstalován schválený taxametr, jenž prošel metrologickou zkouškou, která se provádí na jednom z míst Českého metrologického institutu. Společnost Uber tento taxametr nahrazuje mobilní aplikací, která pomocí GPS sleduje a kontroluje pohyb vozidla. Absence taxametru je také jedním z hlavních důvodů, proč řidiči standardní taxi služby brojí proti této společnosti. Seznam a ceny přesně definovaných taxametrů pro běžné taxi jsou v tab. 2.1 [69].

Tab. 2.1 Taxametry

Typ	Výrobce	Orientační cena včetně DPH
Digitax F3 Plus	Digitax Automotive Electronics – Italtax S.r.l.	2210 Kč
HALE MCT – 06	HALE electronic GmbH	2500 Kč
HALE SPT – 02 zrcátkový	HALE electronic GmbH	2500 Kč
ET – 3C	Mikroelektronika spol. s r.o.	2410 Kč
SEMITRON P6S (zrcátkový)	SEMITRON S.A.	3207 Kč
SEMITRON P6L	SEMITRON S.A.	3207 Kč
Torola MPT 3CL/EU	TOROLA design s.r.o.	3300 Kč
Torola MPT 4	TOROLA design s.r.o.	3115 Kč
Torola MPT 5	TOROLA design s.r.o.	3500 Kč
TJM – 03 Bratislava	VTS – elektro, s.r.o.	2410 Kč
TJM – 04 Bratislava	VTS – elektro, s.r.o.	1910 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle [69].

2.4 Smluvní podmínky v české jurisdikci

Přístupem ke službám a jejich používáním vyjadřuje zákazník souhlas se všeobecnými smluvními podmínkami, které stanoví vztah mezi ním a společností Uber. Službou, kterou společnost Uber poskytuje, je technologická platforma, pomocí které se uživatelé

mobilních aplikací domlouvají a plánují přepravu nebo logistické služby s nezávislými poskytovateli. Tito poskytovatelé nejsou zaměstnanci společnosti Uber [70].

Poskytovaná služba

Společnost Uber uděluje omezenou a nepřenosnou licenci na činnosti: přístup k aplikacím a jejich používání, přístup k jakémukoliv obsahu, informacím a souvisejícím materiálům, které mohou být poskytovány v rámci služeb výhradně pro osobní nekomerční použití [70].

Používání služby

Chce-li zákazník využívat většinu služeb Uber, musí si zřídit osobní účet a udržovat ho. K získání účtu je minimální věková hranice 18 let. Klient nesmí poskytnout oprávnění používat svůj účet jiným subjektům, zvláště pak povolit přístup k přepravním nebo logistickým službám od nezávislých poskytovatelů osobám mladším 18 let [70].

Platba

Využívání služeb je zpoplatněno, klient tak může učinit přímo řidiči nebo zprostředkovatě. Klient také nese zodpovědnost za náklady na opravu v případě poškození interiéru vozu [70].

Omezené ručení společnosti Uber

Společnost Uber neodpovídá za náhodné, nepřímé a jiné škody v souvislosti s využitím služby nebo jakékoli transakce či vztahy mezi klientem a nezávislým poskytovatelem. Dále také neručí za zpoždění řidiče na trase [70].

2.5 Legislativa

Služba Uber jako alternativní taxi čelí protestům téměř ve všech městech, kde působí. Klasičtí taxikáři proti ní demonstrují, stávkují a blokují svými auty dopravu, protože jim bere jejich práci a oproti nim je mnohdy i značně levnější. Města nebo celé státy na to pak reagují regulací této služby nebo jejím úplným zákazem. Z pohledu úředníků a taxikářů se služba tváří jako standardní taxislužba, která porušuje zákon zejména tím, že nevyužívá taxametry. V roce 2016 bylo provedeno celkem 68 namátkových kontrol provozovatelů Uberu a pokaždé byla právě kvůli tomuto sporu udělena pokuta. Zákon všem klasickým taxikářům ukládá používání taxametrů, ale řidiči Uberu fungují na

principu účtování jízdy dle mobilní aplikace a taxametr nemají. Dalším problémem je, že auta nejsou vybavena názvem provozovatele a svíticím nápisem „TAXI“. Společnost Uber ale nesouhlasí a argumentuje tím, že klasické vozy taxi zastavují na ulici na mávnutí ruky, kdežto řidiči Uber jezdí pouze pro cestující, kteří si je objednají prostřednictvím mobilní aplikace. Dále tvrdí, že jsou přepravní služby poskytovány nezávislými dodavateli, kteří nejsou zaměstnanci společnosti Uber [71].

2.5.1 Řidič Uber vs daně a zákony

V některých českých městech začal být Uber regulován či dokonce zakazován. V současnosti se připravuje novela zákona o silniční dopravě, která reaguje na nové možnosti dnešní doby. Například místo nápisu „TAXI“ na střeše vozidla bude dostačující potisk, taxametr by měla nahradit aplikace v telefonu. Řidiči Uberu by tak mohli v budoucnu bez problémů vyjet do českých měst a lákat dál na nižší ceny [72].

Z pohledu daní mají řidiči povinnost splnit:

- Platné živnostenské oprávnění, jedná se o koncesovanou živnost v oboru Silniční motorová doprava – osobní.
- Příjmy musí být zdaněny v rámci priznání k dani z příjmů za uplynulý rok.
- Při využívání vozidla k podnikání je nutné hradit silniční daň, která činí cca 2.000 – 3.000 Kč/rok.
- Vzhledem k tomu, že společnost Uber má pro evropské země sídlo v Nizozemsku, je pro řidiče Uber nutné registrovat se k DPH jako identifikovaná osoba. Ta je plátcem DPH jen pro přeshraniční plnění, v České republice je neplátcem a současně nemá také nárok na odpočet již zaplaceného DPH.
- Pokud by řidič přesáhl obrát 1 milion Kč za uplynulý rok, musel by se jako plátcem DPH zaregistrovat [72].

2.5.2 Tuzemsko

V České republice najdeme Uber například v Praze. I zde se ale nástup nového hráče na trh s veřejnou dopravou neobešel bez komplikací. Protesty pražských řidičů taxi proti Uberu dospěly až k blokadě ulic Prahy. Řidiči taxi se takto snaží ochránit vlastní výnosy před touto inovativní službou. Problém je jak legislativní, tak ekonomický. Licence, kterou klasičtí taxikáři musí mít, je pro ně garancí, že službu mohou za určitých podmínek

provozovat, a zároveň bariérou pro vstup dalšího hráče na trh. Když však Uber vstoupil do tohoto prostoru s konkurenční a levnější službou, běžní řidiči taxi se začali cítit ohroženi [73].

V roce 2018 podepsali zástupci vlády a společnosti Uber společné memorandum, ve kterém se společnost zavazuje mimo jiné ke zřízení živnostenského oprávnění a dalších podmínek, které musí jiní řidiči běžného taxi splnit. Na tom, že nová legislativa by měla srovnat podmínky na trhu a umožnit tak efektivní a modernizované přepravní služby, se shodují takřka všichni [73].

Zákaz pro službu Uber platí také v Brně. Ten udělil Krajský soud v roce 2018 na základě toho, že taxislužba je koncesovanou živností a její výkon podléhá právní regulaci. Pokud Uber nesplňuje podmínky stanovené zákonem, jde s největší pravděpodobností o nekalou soutěž. Verdikt krajského soudu ale zrušil soud vrchní s tím, že se o taxislužbu nejedná a lze ji označit za jinou službu v oblasti dopravy. Toto tvrzení však smetl Ústavní soud, který dále kritizoval vrchní soud za projev libovůle. Podle vyjádření Ústavního soudu, „*když něco plave a kváká jako kachna, tak to patrně bude kachna*“. Zároveň však neříká, jak má být která služba regulovaná [74].

2.5.3 Zahraničí

Uber působí i v mnoha zemích EU a nastavená pravidla a podmínky se liší dle jednotlivých norem členských států. V roce 2017 rozhodl Soudní dvůr Evropské unie o tom, že digitální platforma Uber poskytuje přepravní služby a členské státy jí mohou regulovat jako taxislužbu. Zatím přistupovaly ke službám smluvní přepravy různé země odlišně. Ve většině členských zemí Uber funguje v souladu s místními zákony a Uber dále garantuje dostupné svezení na jedno kliknutí pro každého [75].

Londýn

Společnost Transport for London v září roku 2017 oznámila, že po 30. září 2019 nebude obnoven průkaz způsobilosti k jízdě aplikaci na území Londýna, protože Uber neprokazuje dostatek společenské odpovědnosti ve vztahu k řadě otázek, které mají potenciální důsledky na veřejnou bezpečnost [76].

Rumunsko

Uber pozastavil služby poté, co byl obviněn z nekalých obchodních praktik. Předseda bulharského výboru pro dopravu uvedl, že pokud se chce Uber vrátit na místní trh, bude muset splnit minimální požadavky právních předpisů a zaregistrovat se jako taxi služba [76].

Dánsko

Uber byl nucen v roce 2014 opustit trh kvůli nutnosti taxametru pro dánské taxikáře [76].

Itálie

V Itálii vám každý řidič taxi řekne, že je zde Uber nelegální, což však není pravda. Pro provozování služby Uber v italských městech musí být řidič registrován jako řidič taxi nebo řidič NNC. V druhém případě se jedná o státní licenci, která se od běžné taxikářské liší tím, že řidiči své vozy nemohou nechávat parkovat na veřejných místech. Převoz zákazníků je předem plánovaný prostřednictvím aplikací nebo emailu. Na rozdíl od běžných taxi jsou řidiči s touto licencí profesionálové, co se přístupu a dovedností týče [77], [78].

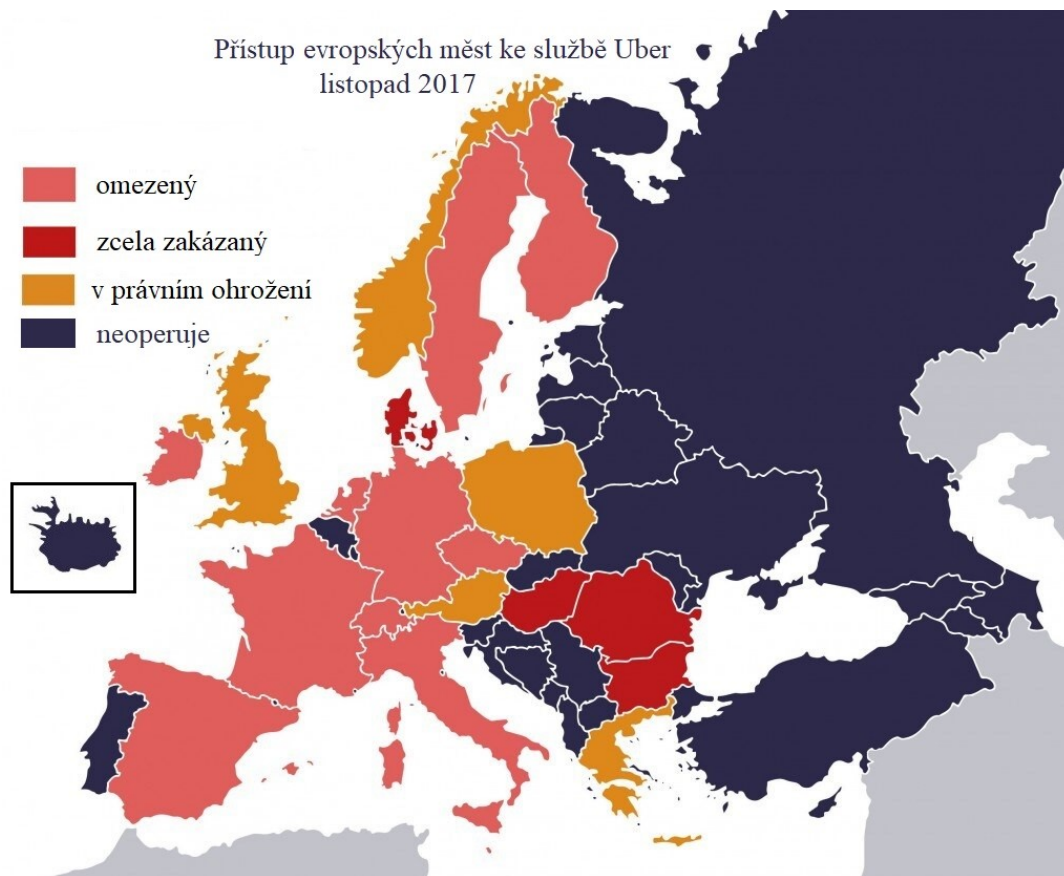
Maďarsko

Maďarská vláda přijala právní předpisy, podle nichž řidiči Uberu porušují předpisy, které musí ostatní taxikáři dodržovat. Nový zákon umožňuje maďarskému vnitrostátnímu komunikačnímu orgánu zablokovat přístup k internetu tzv. nezákonným dispečerským službám [76].

Bulharsko

V Bulharsku, podobně jako v Rumunsku, byl Uber zakázán. Na trh se bude moct vrátit jen v případě, že bude splňovat minimální požadavky právních předpisů a zaregistruje se jako taxi služba [76].

Služby Uber byly také pozastaveny ve Finsku, Německu, Francii, Nizozemí a Barceloně především kvůli provozování nelegální taxi služby [76].



Obr. 2.2 Přístup Evropských zemí ke službě Uber

Zdroj: [79]

USA

Společnost přerušila činnost ve státě Texas poté, co byla vyzvána, aby pro zvýšení bezpečnosti kontrolovala všechny současné i budoucí řidiče pomocí otisku prstů [76].

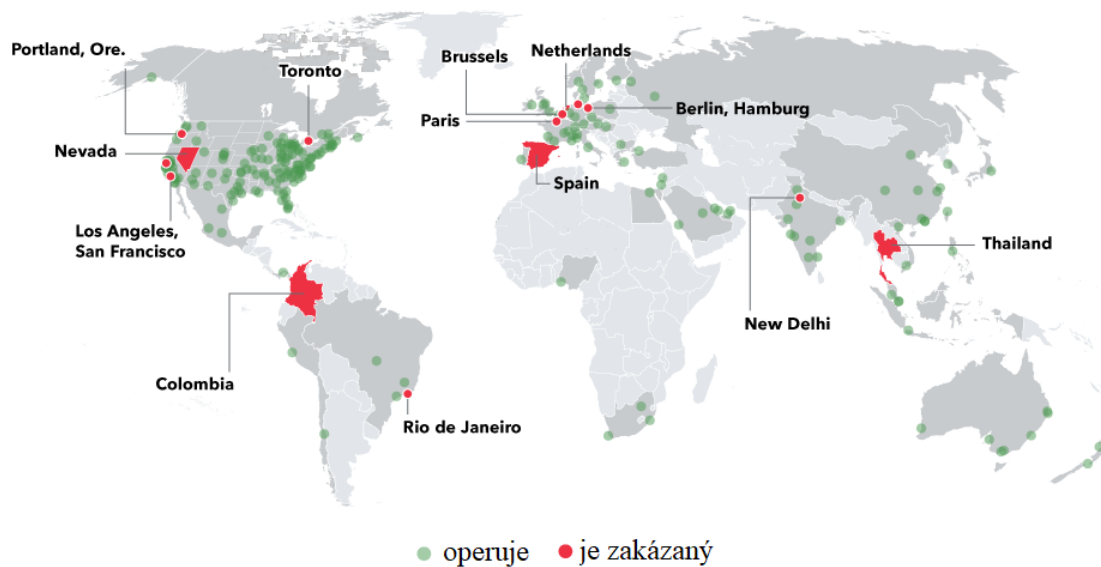
Na Aljašce se zase Uber potýkal s tím, zda jsou řidiči nezávislími dodavateli nebo registrovanými řidiči taxislužby. Zde společnost zaplatila pokutu 77 925 \$ [76].

Uber také v USA čelil obrovskému odporu po muslimském zákazu Donalda Trumpa, kdy řidiči nedodrželi stávkou taxíků v New Yorku s cílem ukázat solidaritu postiženým [76].

Asie

V Číně společnost Uber po údajné ztrátě milionů dolarů odkoupil čínský konkurent Didi Chuxing. Na Tchaj-wanu byly služby pozastaveny, protože zde Uber čelil pokutám v řádu milionů dolar. Nakonec zde služba přetrvala a nyní je omezená [76].

Kde Uber operuje a kde je zakázaný (prosinec 2014)



Obr. 2.3 Kde uber operuje a kde je zakázaný

Zdroj:[80]

3. Ekonomické porovnání taxi vs Uber

Smyslem této kapitoly je porovnat finanční náklady spojené s využíváním i provozováním služeb taxi a Uber.

3.1 Smluvní přeprava vs klasická taxislužba

Řidiči poskytující smluvní přepravu musí mít licenci stejně jako řidiči klasické taxislužby. Na rozdíl od standardní taxislužby nemusí být při této přepravě auto vybaveno taxametrem. Jízdné je mezi řidičem a klientem dopředu dohodnuté a před jízdou musí být mezi nimi uzavřena tzv. přepravní smlouva, která se nejčastěji uzavírá elektronicky přes mobilní aplikaci. Změna ceny je pouze v návaznosti na dopravní situaci, jakou je například kolona nebo dopravní nehoda. Při jízdě klasickým taxi tuto smlouvu uzavírat nemusíme, protože řidiči taxi musí pro výpočet jízdného používat taxametr, a navíc jejich vozidlo musí být viditelně označeno jako taxi [59].

3.1.1 Ceny Uber

Řidič služby si může za cestu účtovat podle typu vozu, se kterým službu provozuje. Pro klienty to znamená, že pokud si vyberou vyšší třídu vozu, čeká je větší luxus, za který si připlatí. Uber nabízí hned několik typů vozidel, které lze objednat. Rozdíl je u cen za kilometr. UberX je nejlevnější, jeho řidičem je často nezkušený amatér. Vyšší cena u Uberu Black je garantována luxusním vozem, který není starší pěti let, za volantem sedí profesionál v obleku, který má již s přepravou osob bohaté zkušenosti. Střední cestou je Uber Select s garancí vozu střední třídy a řidičem s průměrným hodnocením [81].

UberPOP nově UberX

- Mercedes-Benz – R-Class, Vito, Viano, V-Class, Sprinter,
- Volkswagen – Multivan, Sharan, Caddy, Caravelle, Transporter, Crafter,
- a další [67].

Uber Select

- Volkswagen – Amarok (2012), Arteon (2017), Caddy (2015), Caravelle (2014), CC (2012), Golf (2015),

- Škoda – Karoq (2017), Octavia (2014), Rapid (2016), Superb (2009),
- Mercedes-Benz – A-Class (2015), B-Class (2013), C-Class (2011),
- Audi – A3 (2015), A3 Cabriolet (2015), A3 Sportback (2015), A4 (2012), A4 Avant (2012), A4 Cabriolet (2012), A5 (2012),
- BMW – 1 series (2015), 2 series (2015), X1 (2012), X3 (2012), X4 (2012), X5 (2009), X6 (2009) [67].

Uber Black

- Skoda – Superb (2017),
- Mercedes-Benz – C-Class (2017), CLA-Class (2017), E-Class (2015), S-Class (2015),
- Volkswagen – Arteon (2017), Passat (2017),
- BMW – 3 series (2017), 3 series Gran Turismo (2017), 4 series (2017), 4 series Gran Coupe (2017),
- Audi – A4 (2017), A5 (2015), A6 (2015), A7 (2015), A8 (2015), A8 L (2015) [67].

V tab. 3.1 jsou uvedeny ceny za kilometr, za minutu čekání a nástupní sazba.

Tab. 3.1 Ceny služby Uber

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

Zdroj:[82]

3.1.2 Ceny za standardní taxi

Maximální ceny pražského taxi určuje magistrát. V lednu letošního roku 2020 se na území Prahy s platností od února 2020 zvýšila maximální možná cena za kilometr jízdy z 28 na 36 Kč. Nástupní sazba stoupla ze 40 na 60 Kč a minuta čekání se zvedla o korunu na 7 Kč. Taxikář je povinen mít ceník za služby vylepený na dveřích auta a umístěný viditelně uvnitř vozu. Po skončení jízdy je povinen dát zákazníkovi účtenku vytištěnou z taxametru. Ceny u vybraných společností standardního taxi jsou uvedeny v tab. 3.2, tab. 3.3 a na obr. 3.1 [83].

Tab. 3.2 Ceny AAA Taxi

Sazba číslo 1 – přistavení vozidla z dispečinku nebo prostřednictvím datové aplikace A A A radiotaxi s.r.o. s přistavením vozidla nad 12 minut	
Jednorázová nástupní sazba	40 Kč
1 km po Praze	28 Kč
Sazba za 1 min. čekání	6 Kč

Sazba číslo 2 – taxi z dispečinku s přistavením vozidla do 12 minut + přistavení vozidla prostřednictvím datové aplikace A A A radiotaxi s.r.o. s dojezdem nad 6 minut	
Jednorázová nástupní sazba	40 Kč
1 km po Praze	24,90 Kč
Sazba za 1 min. čekání	6 Kč

Sazba číslo 3 – na voucher *) nebo na heslo **)	
Jednorázová nástupní sazba	30 Kč
1 km po Praze	22,90 Kč
Sazba za 1 min. čekání	4 Kč

Sazba číslo 4 – jízda prostřednictvím datové aplikace A A A radiotaxi s.r.o. s přistavením vozidla do 6 minut	
Jednorázová nástupní sazba	25 Kč
1 km po Praze	22,90 Kč
Sazba za 1 min. čekání	4 Kč

Zdroj: [84]

Tab. 3.3 Ceny Taxi Praha

Ceník služeb Taxi Praha s.r.o.	
Výhodná cena pro jízdy po Praze při objednání taxi přes telefon	
1 km po Praze:	23,90 Kč
1 min. čekání:	7 Kč
Nástupní sazba:	40 Kč
Cena za jízdu při objednání z mobilní aplikace	
1 km po Praze:	19,90 Kč
1 min. čekání:	7 Kč
Nástupní sazba:	40 Kč
Jízda „z ulice na mávnutí“ na území hl. města Prahy , vícemístný vůz	
1 km po Praze:	36 Kč
1 min. čekání:	7 Kč
Nástupní sazba:	60 Kč

Zdroj:[85]

ZÁKLADNÍ	APLIKACE + WEB APP
	
28 Kč/km 60 Kč nástupní sazba 7 Kč/minuta provozního čekání	25,90 Kč/km 40 Kč nástupní sazba 7 Kč/minuta provozního čekání

Obr. 3.1 Ceny TicTac Taxi

Zdroj:[86]

3.2 Kalkulace nákladů

Jedno z hlavních kritérií a ukazatelů, jak podnik nebo jednotlivec hospodaří je rentabilita neboli výnosnost. Je to ekonomický pojem pro investovaný kapitál vyjádřený jako poměr zisku k investovanému kapitálu, který byl potřebný k realizaci daného výkonu. Ukazuje nám schopnost podniku vytvářet zisk využitím investovaného kapitálu. Tento finanční ukazatel udává poměr mezi finančními prostředky plynoucími z našich aktivit a mezi

finančními prostředky na tyto aktivity vynaloženými. Výkonem je v tomto případě množství jednotek produkce, které se označují jako tzv. kalkulační jednotice. V silniční dopravě, a tedy i ve službě, jako je taxi, je za tuto jednotici považován jeden kilometr. Ten dále dělíme na [87]:

- 1) výkonový neboli placený a
- 2) nevýkonový, resp. neplacený.

Náklady na provozování taxislužby i služby Uber se pak vypočítají jako součet nákladů na vozidlo, což jsou náklady na jízdu a stání, plus náklady spojené s řidičem, přičemž náklady na vozidlo a řidiče měříme v různých jednotkách (kilometr jízdy, hodina stání a hodina práce řidiče). Náklady dále dělíme na fixní náklady, jejichž celková výše se nemění s rostoucím nebo klesajícím počtem najetých kilometrů (pořizovací cena vozidla, odpisy), a na variabilní náklady, které jsou na výkonu vozidla závislé (pohonné hmoty). Dalším druhem nákladů jsou náklady přímé, jež jsou potřebné k tomu, aby se vozidlo vůbec rozjelo, a náklady režijní, které sice také musíme vynaložit, ale nejsou pro provoz vozidla tak důležité (např. náklady na úklid). Tyto náklady také nelze vyjádřit jako jednicové. Celkové náklady poté vycházejí jako součet nákladů přímých a režijních neboli nepřímých. Schéma rozdělení nákladů je pod odstavcem [87].

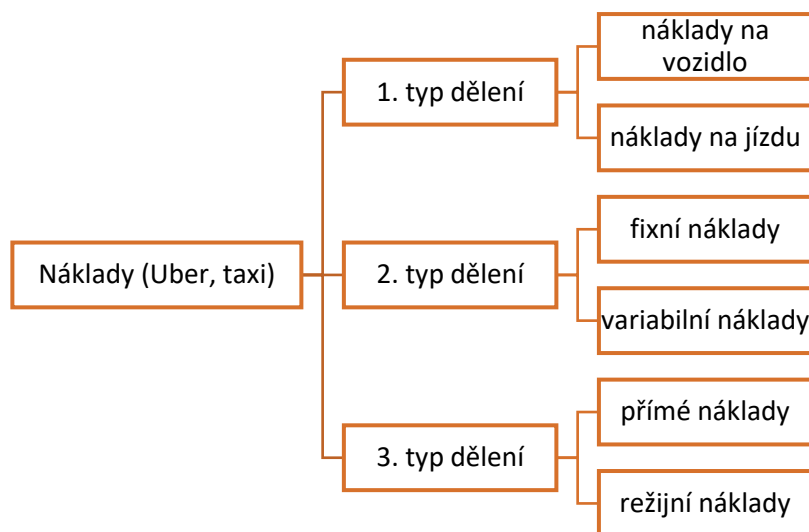


Schéma 3.1 Schéma dělení nákladů

Zdroj: vlastní zpracování dle [87]

Celkové náklady podle výše uvedeného jsou tedy [87]:

$$N_c = N_p + N_r \quad , \quad (3.1)$$

- přítom: N_c celkové náklady (Kč / rok),
 N_p přímé náklady (Kč / rok),
 N_r režijní náklady (Kč / rok).

3.2.1 Kalkulační vzorec

Abychom byli schopni vypočítat náklady spojené s provozováním služby Uber a standardní taxislužby, je nutné znát kalkulační vzorec. Ten nám definuje náklady, se kterými budeme kalkulovat, ale také náklady, které zanedbáme. Celkový výpočet nákladů bude zaměřen na výpočet nákladů jedné kalkulační jednice, tou rozumíme konkrétní výkony, které budou definované jako předmět kalkulace. Tyto úkony mají vlastní měrné jednotky.

Kalkulačním vzorcem bude v této práci tabulka, ve které budou zaznamenány, rozděleny dle druhu a závislosti všechny kalkulační jednice spolu se strukturou nákladů. V tab. 3.4 a tab. 3.5 je uvedeno rozdělení těchto nákladů a jejich definice podle toho, na čem jsou závislé.

Tab. 3.4 Kalkulační vzorec Uber

Položka kalkulačního vzorce	Náklady závislé na:		Nezávislé náklady
	km	hod	
PHM a mazadla	x		
Leasing			x
Náklady na údržbu	x		
Režijní náklady			x

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.5 Kalkulační vzorec taxi

Položka kalkulačního vzorce	Náklady závislé na:		Nezávislé náklady
	km	hod	
PHM a mazadla	x		
Pneumatiky	x		
Údržba, servis a opravy	x		
Ostatní přímé náklady			x
Odpisy vozidla, leasing			x
Mzdové náklady		x	
Zákonné odvody		x	
Režijní náklady			x

Zdroj: vlastní zpracování.

Celkové náklady dle tabulky výše vypadají pak takto:

$$N_c = x_1 \times y_1 + x_2 \times y_2 \quad [87] , \quad (3.2.)$$

- přítom: N_c celkové náklady (Kč),
 x_1 náklady závislé na ujetých kilometrech (Kč / km),
 x_2 náklady závislé na hodinách provozu (Kč / hod),
 y_1 celkové ujeté kilometry (km),
 y_2 celkové hodiny provozu vozidla (hod).

3.2.2 Popis kalkulace

Tato kapitola bude obsahovat tabulky s výpočty pro různé varianty dopravních výkonů vozidla služby Uber a standardní taxislužby. Parametry vozidla, které bylo pro veškeré výpočty zvoleno, jsou uvedeny v tab. 3.6.

Tab. 3.6 Parametry automobilu

Značka	Model	Provedení	Pořizovací cena
Toyota	Corolla Touring Sports	6st. manuální převodovka, benzín, Comfort, 1.2 Turbo (85 kW) 2019	539 900 Kč

Zdroj: [88]

Výpočty budou prováděny v následujících krocích:

- 1) vyčíslení dopravního výkonu, tedy celkové kilometry, z nich kilometry služební placené a neplacené a kilometry neslužební,
- 2) určení celkové doby provozu – doba jízdy vozidla,
- 3) určení výkonových a ekonomických ukazatelů. Ty jsou vyplněny na základě konzultace s panem Pavlem (řidič taxi) a Zdeňkem (příležitostný řidič Uber). Hodnoty ekonomický ukazatelů jsou stanoveny na základě průměrných cen za rok 2019.
- 4) Rozdělení typů nákladů na přímé, nepřímé a fixní nebo variabilní,
- 5) výpočet nákladů taxislužby nebo služby Uber s ohledem na dobu provozu a dopravní výkon,
- 6) vyčíslení nákladových tarifů – na jeden kilometr a jednu hodinu a

7) vyčíslení orientačních nákladových tarifů u standardní taxislužby a služby Uber.

Tato kalkulace bude srovnávat náklady spojené s provozováním standardní taxislužby a sdílené služby Uber. V závěru bude srovnání orientačních nákladových tarifů, ke kterým dojdeme pomocí této kalkulace s průměrnými náklady, jež jsou uvedeny v tab. 3.2, tab. 3.3 a obr. 3.1.

Dále je nutné zmínit, že vypočtené náklady a tarify budou pouze orientační, protože celkový výsledek je zcela závislý na celkových najetých kilometrech.

3.3 Vstupní údaje a výpočty

Kalkulace budou prováděny pro dvě služby, a to Uber a standardní taxi. Kalkulace služby Uber bude počítána ve čtyřech variantách (A, B, C, D), a to proto, aby byl zohledněn různý přístup řidičů k využívání této služby. U standardního taxi je počítáno s tím, že se řidič práci věnuje naplno, a proto je kalkulace provedena jen ve dvou variantách E₁ a E₂.

Varianty A, B, C, D se od sebe liší průměrným počtem dnů v týdnu, ve kterých je služba provozována, a podílem placených a neplacených kilometrů. Naopak stejné pro všechny varianty jsou tyto hodnoty: průměrná délka jedné jízdy (km), počet jízd za den, průměrná pracovní doba (hod / den), náklady na údržbu, režijní náklady a leasing. Dále je počítáno s tím, že řidiči Uber jsou příležitostnými řidiči, hlavní pracovní poměr mají jinde a také tam odvádí povinné odvody na zdravotním a sociálním pojištění. V kalkulaci pro Uber proto nejsou tyto náklady započítány. Kalkulace pro variantu Uber je vytvořena dle konzultace s panem Zdeňkem, který službu využívá jako řidič.

Pan Zdeněk má auto od společnosti Uber na leasing a platí za něj přibližně 4 500 Kč týdně. Jezdí u společnosti pod tzv. flotilou, což znamená, že za poplatek řeší další věci spojené s provozováním této služby společnost místo něj. Výše poplatku se odvíjí od uskutečněných jízd za týden, kde hranici tvoří 50 jízd. Pokud je týdenní počet jízd pod touto hranicí, činí poplatek 25 % zisku, a pokud odjezdí řidič jízd více, tak 10 % zisku. Pan Zdeněk auto používá i pro soukromé účely.

3.3.1 Popis výpočtů vstupních údajů v jednotlivých řádcích tabulky

ř. 1 Obvyklá pracovní doba řidiče služby Uber byla vypočítána z průměrného počtu dní, ve kterých je služba provozována (v potaz je bráno, že řidič tuto službu

provozuje příležitostně za účelem přivýdělku), průměrné délky pracovní doby a počtu týdnů v roce.

- ř. 2 Doba jízdy a s tím související doba stání byla po konzultaci s panem Zdeňkem stanovena na 80 % z celkové obvyklé pracovní doby řidiče.
- ř. 3 Doba stání je rozdílem dvou výše zmíněných řádků 1 a 2.
- ř. 4 Předpokládaný dopravní výkon vozidla je součin průměrné délky jedné přepravy, počtu jízd za den a počtu pracovních dnů v roce. První dva členy byly stanoveny na základě zkušeností pana Zdeňka na 13 km a 16 jízd za den (při osmihodinové pracovní době). Počet pracovních dnů v roce je vypočítán jako součin průměrného počtu dnů v týdnu, kdy je služba provozována (v našem případě se jedná buď o tři, nebo pět dnů) a počtu týdnů v roce, tedy 52.
- ř. 5 Služební placené km jsou uvedeny jako podíl výkonu vozidla pro účely služby Uber, který byl stanoven na 80 % a podílu placených km na celkovém dopravním výkonu služby. Ten byl pro tento případ určený na 40 %, nebo 60 %.
- ř. 6, 7 Služební neplacené km a neslužební km jsou vypočítány obdobným způsobem jako ř. 5.
- ř. 8 Předpokládaný dopravní výkon v rámci služby Uber je součtem řádku 5 a 6.
- ř. 9 Využití jízdního výkonu vozidla pro účely služby Uber bylo stanoveno na 80 %.
- ř. 10 Podíl placených km na celkovém dopravním výkonu služby byl stanoven na 40 %, nebo 60 %.
- ř. 11 Průměrná rychlost vozidla byla vypočtena jako podíl ujetých km a času, za jaký byla tato vzdálenost ujeta.
- ř. 12 Je vypočítáno obdobně jako ř. 11 s ohledem na dobu stání.
- ř. 13 Průměrná spotřeba vozidla ve městě byla určena na základě tabulkové hodnoty vozidla, viz [88].
- ř. 14 Cena benzínu byla s ohledem na vývoj trhu na jaře 2020 určena dle průměrných cen za rok 2019.
- ř. 15 Náklady na 1 km jízdy je vypočtený z průměrné spotřeby na 100 km a ceny PHM.
- ř. 18 Pronájem vozidla – leasing byl po dohodě s panem Zdeňkem stanoven na 4 500 Kč / měsíc.

Náklady na údržbu v řádcích 22, 24 a 26 byly stanoveny z průměrných cen za rok 2019. Celkové náklady uvedeny v ř. 17, 21 a 29 byly poníženy v poměru kilometrů ujetých vozidlem za účelem služby Uber a celkových kilometrů.

ř. 30 Režijní náklady byly dle doporučení pana Zdeňka stanoveny na 2 000 Kč za rok.

Další průměrné hodnoty v řádcích 31–35 byly také stanoveny dle zkušeností pana Zdeňka.

ř. 36 Počet jízd za týden byl vypočten jako součin počtu jízd za den a průměrného počtu dní z týden, kdy řidič provozuje službu Uber. S tímto číslem je dále spojená výše poplatku, kterou řidič Uber odvede společnosti jako poplatek za zprostředkování aplikace. Poplatek činí buď 10 % z celkového zisku, pokud počet jízd za týden je větší nebo roven 50, a 25 % z celkového zisku, pokud je počet jízd za týden menší než 50.

3.3.2 Varianta A

Ve variantě A je počítáno se třemi pracovními dny v týdnu a se dvěma pětinaми placených km z celkového dopravního výkonu služby Uber.

Tab. 3.7 Vstupní údaje var. A

Uber varianta A (3 dny, 40 %)			
ř.	VELIČINA	HODNOTA	JEDNOTKA
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba řidiče služby Uber (52 týdnů x ř.44 x ř.43)	1 248	hod / rok
2	z toho: doba jízdy	1 061	hod / rok
3	doba stání, tj. placené stání a inkaso tržeb (ř.1 - ř.2)	187	hod / rok
4	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla (ř.37 x ř.38 x pracovní dny v roce)	40 560	km / rok
5	z toho: služební km – placené (ř.4 x ř.9 x ř. 10a)	12 979	km / rok
6	služební km neplacené (ř.4 x ř.9 x (1 - ř.10a))	19 469	km / rok
7	neslužební (tj. osobní účely a ostatní km) (ř.4 x (1 - ř.9))	8 112	km / rok
8	Předpokládaný dopravní výkon v rámci služby Uber (ř.5 + ř.6)	32 448	km / rok

9	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely služby Uber	80	%
10 a	Podíl placených km na celkovém dopravním výkonu služby Uber	40	%
10 b	Podíl neplacených km, čas jízdy se zákazníkem (1 - ř.10 a)	60	%
11	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber (ř.8 / ř.2)	30,6	km / hod
12	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber při zohlednění doby stání (ř.8 / ř.2 + ř.3)	26,0	km / hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
	Náklady na pohonné hmoty		
13	průměrná spotřeba vozidla ve městě	5,60	l / 100 km
14	cena benzínu	30,00	Kč / l
15	Náklady na 1 km jízdy (ř.13 x ř.14 / 100)	1,68	Kč / km
16	Náklady na PHM (ř.15 x ř.4)	68 141	Kč / rok
17	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na PHM – služba Uber (ř.16 x ř.9)	54 513	Kč / rok
	Leasing		
18	pronájem vozidla (pronájem, amortizace, daň, pojištění, servis, pneumatiky atd.)	4 500	Kč / týden
19	Náklady celkem (ř.18 x 52 týdnů)	234 000	Kč / rok
20	Náklady na 1 km jízdy (ř.19 / ř.4)	5,77	Kč / km
21	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady – služba Uber (ř.19 x ř.9)	187 200	Kč / rok
	Náklady na údržbu		
	z toho: umývání, vysávání		
22	umývání vozidla (cena 1 cyklu)	530	Kč
23	počet cyklů	40	počet / rok
24	vysávání vozidla (cena 1 cyklu)	1 040	Kč
25	počet cyklů	12	počet / rok
26	tepování vozidla (cena 1 cyklu)	650	Kč
27	počet cyklů	4	počet / rok
28	Náklady na údržbu – celkem (ř.22 x ř.23 + ř.24 x ř.25 + ř.26 x ř.27)	36 280	Kč / rok
29	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady – služba Uber (ř.28 x ř.9)	29 024	Kč / rok
	Režijní náklady		
30	režijní náklady	2 000	Kč / rok
31	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	13	km
32	Počet jízd za 1 den	16	jízd / den
33	Nástupní sazba	30	Kč / nástup
34	Průměrná délka pracovní doby	8	hod / den

35	Průměrný počet dní z týdne, kdy řidič provozuje službu Uber	3	den / týden
36	Počet jízd za týden (ř.32 x ř.35)	48	jízdy / týden

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.8 Výpočet nákladů var. A

Položka kalkulačního vzorce	KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ		Náklady provozu [Kč]
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby		
	km	hod		ujeté km	hod provozu	
Pohonné hmoty	1,68			1,68		54 512
Leasing			187 200	4,90	150,00	187 200
Náklady na údržbu			29 024	0,76	23,26	29 024
Přímé náklady celkem (PN)	1,68	0,00	216 224	7,35	173,26	270 736
Režijní náklady (RN)			2 000	0,05	1,60	2 000
Celkové náklady (CN)	1,68	0,00	218 224	7,40	174,86	273 736

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.9 Nákladové tarify var. A

nákladový tarif (1 km ujetý)	7,40	Kč / ujetý km
nákladový tarif (1 km placený)	18,49	Kč / placený km
nákladový tarif (1 hod provozu)	174,86	Kč / hod provozu

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.10 Finální nákladové tarify var. A

1 km	16,19	Kč / km
1 hod stání	174,86	Kč / hod
1 min stání	2,91	Kč / min
nástupní sazba	30,00	Kč / nástup

Zdroj: vlastní zpracování.

Zisk a náklady řidiče potom jsou:

Tab. 3.11 Zisk řidiče Uber var. A

Tržby	
Nástup	29 952 Kč
Minutové	17 952 Kč
Kilometrové	168 730 Kč
Celkem	216 634 Kč
Náklady	272 737 Kč
Rozdíl = zisk řidiče	-56 103 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

3.3.3 Varianta B

Varianta B má stejný počet pracovních dnů jako varianta A, tedy tři, ale počítá se zde se třemi pětinami placených km z celkového dopravního výkonu služby Uber.

Tab. 3.12 Vstupní údaje var. B

Uber varianta B (3 dny, 60 %)			
ř.	VELIČINA	HODNOTA	JEDNOTKA
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba řidiče služby Uber (52 týdnů x ř.44 x ř.43)	1 248	hod / rok
2	z toho: doba jízdy	1 061	hod / rok
3	doba stání, tj. placené stání a inkaso tržeb (ř.1 - ř.2)	187	hod / rok
4	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla (ř.37 x ř.38 x pracovní dny v roce)	40 560	km / rok
5	z toho: služební km – placené (ř.4 x ř.9 x ř. 10a)	19 469	km / rok
6	služební km neplacené (ř.4 x ř.9 x (1 - ř.10a))	12 979	km / rok
7	neslužební (tj. osobní účely a ostatní km) (ř.4 x (1 - ř.9))	8 112	km / rok
8	Předpokládaný dopravní výkon v rámci služby Uber (ř.5 + ř.6)	32 448	km/ rok
9	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely služby Uber	80	%
10 a	Podíl placených km na celkovém dopravním výkonu služby Uber	60	%
10 b	Podíl neplacených km, čas jízdy se zákazníkem (1 - ř.10a)	40	%
11	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber (ř.8 / ř.2)	30,6	km / hod

12	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber při zohlednění doby stání (ř.8 / ř.2 + ř.3)	26,0	km / hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
Ostatní ekonomické ukazatele jsou stejné jako A			
31	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	13	km
32	Počet jízd za 1 den	16	jízd / den
33	Nástupní sazba	30	Kč / nástup
34	Průměrná délka pracovní doby	8	hod / den
35	Průměrný počet dní z týdne, kdy řidič provozuje službu Uber	3	den / týden
36	Počet jízd za týden (ř.32 x ř.35)	48	jízdy / týden

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.13 Výpočet nákladů var. B

Položka kalkulačního vzorce	KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ		Náklady provozu [Kč]
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby		
	km	hod		ujeté km	hod provozu	
Pohonné hmoty	1,68			1,68		54 512
Leasing			187 200	4,90	150,00	187 200
Náklady na údržbu			29 024	0,76	23,26	29 024
Přímé náklady celkem (PN)	1,68	0,00	216 224	7,35	173,26	270 736
Režijní náklady (RN)			2 000	0,05	1,60	2 000
Celkové náklady (CN)	1,68	0,00	218 224	7,40	174,86	272 736

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.14 Nákladové tarify var. B

nákladový tarif (1 km ujetý)	7,40	Kč / ujetý km
nákladový tarif (1 km placený)	12,33	Kč / placený km
nákladový tarif (1 hod provozu)	174,86	Kč / hod provozu

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.15 Finální nákladové tarify var. B

1 km	10,02	Kč / km
1 hod stání	174,86	Kč / hod
1 min stání	2,91	Kč / min
nástupní sazba	30,00	Kč / nástup

Zdroj: vlastní zpracování.

Zisk a náklady řidiče potom jsou:

Tab. 3.16 Zisk řidiče Uber var. B

Tržby	
Nástup	44 928 Kč
Minutové	26 928 Kč
Kilometrové	253 094 Kč
Celkem	324 950 Kč
Náklady	272 737 Kč
Rozdíl = zisk řidiče	39 160 Kč
odvody ze mzdy společnosti Uber	13 053 Kč
zisk	39 160 Kč
za měsíc	3 263 Kč
daň z příjmu FO (15 %) (za měsíc)	5 874 Kč
Čistý zisk (za rok)	33 286 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

3.3.4 Varianta C

V této variantě je výpočet založený na pěti pracovních dnech a dvou pětinach placených km z celkového dopravního výkonu služby Uber.

Tab. 3.17 Vstupní údaje var. C

Uber varianta C (5 dnů, 40 %)			
ř.	VELIČINA	HODNOTA	JEDNOTKA
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba řidiče služby Uber (52 týdnů x ř.44 x ř.43)	2 080	hod / rok
2	z toho: doba jízdy	1 664	hod / rok
3	doba stání, tj. placené stání a inkaso tržeb (ř.1 - ř.2)	416	hod / rok

4	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla (ř.37 x ř.38 x pracovní dny v roce)	67 600	km / rok
5	z toho: služební km – placené (ř.4 x ř.9 x ř. 10a)	21 632	km / rok
6	služební km neplacené (ř.4 x ř.9 x (1 - ř.10a))	32 448	km / rok
7	neslužební (tj. osobní účely a ostatní km) (ř.4 x (1 - ř.9))	13 520	km / rok
8	Předpokládaný dopravní výkon v rámci služby Uber (ř.5 + ř.6)	54 080	km/ rok
9	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely služby Uber	80	%
10a	Podíl placených km na celkovém dopravním výkonu služby Uber	40	%
10b	Podíl neplacených km, čas jízdy se zákazníkem (1 - ř.10a)	60	%
11	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber (ř.8 / ř.2)	32,5	km / hod
12	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber při zohlednění doby stání (ř.8 / ř.2 + ř.3)	26,0	km / hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
	Ostatní ekonomické ukazatele jsou stejné jako A		
31	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	13	km
32	Počet jízd za 1 den	16	jízd / den
33	Nástupní sazba	30	Kč / nástup
34	Průměrná délka pracovní doby	8	hod / den
35	Průměrný počet dní z týdne, kdy řidič provozuje službu Uber	5	den / týden
36	Počet jízd za týden (ř.32 x ř.35)	80	jízdy / týden

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.18 Výpočet nákladů var. C

Položka kalkulačního vzorce	KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ		Náklady provozu [Kč]
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby		
	km	hod		ujeté km	hod provozu	
Pohonné hmoty	1,68			1,68		90 854
Leasing			187 200	2,77	90,00	187 200
Náklady na údržbu			29 024	0,43	13,95	29 024
Přímé náklady celkem (PN)	1,68	0,00	216 224	4,88	103,95	307 078
Režijní náklady (RN)			2 000	0,03	0,96	2 000
Celkové náklady (CN)	1,68	0,00	218 224	4,91	104,92	309 078

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.19 Nákladové tarify var. C

nákladový tarif (1 km ujetý)	4,91	Kč / ujetý km
nákladový tarif (1 km placený)	12,27	Kč / placený km
nákladový tarif (1 hod provozu)	104,92	Kč / hod provozu

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.20 Finální nákladové tarify var. C

1 km	9,96	Kč / km
1 hod stání	104,92	Kč / hod
1 min stání	1,75	Kč / min
nástupní sazba	30,00	Kč / nástup

Zdroj: vlastní zpracování.

Zisk a náklady řidiče potom jsou:

Tab. 3.21 Zisk řidiče Uber var. C

Tržby	
Nástup	49 920 Kč
Minutové	39 936 Kč
Kilometrové	281 216 Kč
Celkem	371 072 Kč
Náklady	309 078 Kč
Rozdíl = zisk řidiče	61 994 Kč
odvody ze mzdy společnosti Uber	15 498 Kč
zisk	46 495 Kč
za měsíc	3 875 Kč
daň z příjmu FO (15 %) (za měsíc)	6 974 Kč
Čistý zisk (za rok)	39 521 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

3.3.5 Varianta D

Varianta D má stejný počet pracovních dnů jako varianta C, tedy pět, ale počítá se zde se třemi pětinami placených km z celkového dopravního výkonu služby Uber.

Tab. 3.22 Vstupní údaje var. D

Uber varianta D (5 dnů, 60 %)			
ř.	VELIČINA	HODNOTA	JEDNOTKA
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba řidiče služby Uber (52 týdnů x ř.44 x ř.43)	2 080	hod / rok
2	z toho: doba jízdy	1 664	hod / rok
3	doba stání, tj. placené stání a inkaso tržeb (ř.1 - ř.2)	416	hod / rok
4	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla (ř.37 x ř.38 x pracovní dny v roce)	67 600	km / rok
5	z toho: služební km – placené (ř.4 x ř.9 x ř. 10a)	32 448	km / rok
6	služební km neplacené (ř.4 x ř.9 x (1 - ř.10a))	21 632	km / rok
7	neslužební (tj. osobní účely a ostatní km) (ř.4 x (1 - ř.9))	13 520	km / rok
8	Předpokládaný dopravní výkon v rámci služby Uber (ř.5 + ř.6)	54 080	km/ rok
9	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely služby Uber	80	%
10a	Podíl placených km na celkovém dopravním výkonu služby Uber	60	%
10b	Podíl neplacených km, čas jízdy se zákazníkem (1 - ř.10a)	40	%
11	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber (ř.8 / ř.2)	32,5	km / hod
12	Prům. rychlost vozidla při výkonu služby Uber při zohlednění doby stání (ř.8 / ř.2 + ř.3)	26,0	km / hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
	Ostatní ekonomické ukazatele jsou stejné jako A		
31	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	13	km
32	Počet jízd za 1 den	16	jízd / den
33	Nástupní sazba	30	Kč / nástup
34	Průměrná délka pracovní doby	8	hod / den
35	Průměrný počet dní z týdne, kdy řidič provozuje službu Uber	5	den / týden
36	Počet jízd za týden (ř.32 x ř.35)	80	jízdy / týden

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.23 Výpočet nákladů var. D

Položka kalkulačního vzorce	KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ		Náklady provozu [Kč]
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby		
	km	hod		ujeté km	hod provozu	
Pohonné hmoty	1,68			1,68		90 854
Leasing			187 200	2,277	90,00	187 200
Náklady na údržbu			29 024	0,43	13,95	29 024
Přímé náklady celkem (PN)	1,68	0,00	216 224	4,88	103,95	307 078
Režijní náklady (RN)			2 000	0,03	0,96	2 000
Celkové náklady (CN)	1,68	0,00	218 224	4,91	104,92	309 078

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.24 Nákladové tarify var. D

nákladový tarif (1 km ujetý)	4,91	Kč / ujetý km
nákladový tarif (1 km placený)	8,18	Kč / placený km
nákladový tarif (1 hod provozu)	104,92	Kč / hod provozu

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.25 Finální nákladové tarify var. D

1 km	5,87	Kč / km
1 hod stání	104,92	Kč / hod
1 min stání	1,75	Kč / min
nástupní sazba	30,00	Kč / nástup

Zdroj: vlastní zpracování.

Zisk a náklady řidiče potom jsou:

Tab. 3.26 Zisk řidiče Uber var. D

Tržby	
Nástup	74 880 Kč
Minutové	59 904 Kč
Kilometrové	421 824 Kč
Celkem	556 608 Kč

Náklady	309 078 Kč
Rozdíl = zisk řidiče	247 530 Kč
odvody ze mzdy společnosti Uber	61 882 Kč
zisk	185 647 Kč
za měsíc	15 471 Kč
daň z příjmu FO (15 %) (za měsíc)	27 847 Kč
Čistý zisk (za rok)	157 800 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

3.3.6 Varianta E

Varianta E je dopočtena na základě studie Ing. Jana Tichého, Ph.D. a doc. Ing. Zdeňka Říhy, Ph.D. provedené na dopravní fakultě ČVUT v Praze – Kalkulace orientačních minimálních nákladů v taxislužbě v Praze z roku 2015, viz [87]. U převzatých výpočtů je zohledněna inflace s hodnotou 11,2 % [89], ceny jsou dále konzultovány s panem Pavlem. Aby byly výpočty srovnatelné s variantami u Uber A, B, C a D, je zde počítáno se stejnou průměrnou délkou jedné jízdy, počtem jízd za den vzhledem k době provozu, dobou jízdy a s tím související dobou stání (80 % z celkové obvyklé pracovní doby řidiče) a se stejným využitím jízdního výkonu vozidla pro účely služby (také 80 %). Zachovány jsou také dva poměry podílu placených a neplacených jízd, tedy 40 % (varianta E₁) a 60 % (varianta E₂). U výpočtu nákladových tarifů taxi je bráno v potaz to, že řidiči taxi mají poskytování této služby obvykle jako hlavní pracovní poměr. S tím souvisí rozdílný průměrný počet pracovních dnů v týdnu – řidič taxi v tomto případě jezdí šest dní v týdnu.

Tab. 3.27 Výpočet nákladů var. E₁, E₂

Položka kalkulačního vzorce	KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ		Náklady provozu [Kč]
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby		
	km	hod		ujeté km	hod provozu	
Pohonné hmoty a mazadla	1,65			1,65		79 200
Pneumatiky	0,24			0,24		11 520
Údržba, servis a opravy	2,22			2,22		133 200
Ostatní přímé náklady			47 500	0,63	10	47 500
Odpisy vozidla, leasing			79 021	1,05	16	79 021
Mzdové náklady		100		6,24	100	468 000

Zákonné odvody (zdrav. a soc. pojištění)		12		0,80	12	60 000
Přímé náklady celkem (PN)	4,11	112	126 521	12,84	139	878 441
Režijní náklady (RN)			160 000	2,13	34	160 000
Celkové náklady (CN)	4,11	112	286 521	14,97	174	1 038 441

Zdroj: vlastní zpracování dle [88].

Tab. 3.28 Nákladové tarify var. E₁

nákladový tarif (1 km ujetý)	14,97	Kč / ujetý km
nákladový tarif (1 km placený)	37,43	Kč / placený km
nákladový tarif (1 hod provozu)	174,04	Kč / hod provozu

Zdroj: vlastní zpracování dle [88].

Tab. 3.29 Finální nákladový tarif var. E₁

1 km	34,35	Kč / km
1 hod stání	174,04	Kč / hod
1 min stání	2,90	Kč / min
nástupní sazba	40,00	Kč / nástup

Zdroj: vlastní zpracování dle [88].

Tab. 3.30 Nákladové tarify var. E₂

nákladový tarif (1 km ujetý)	14,97	Kč / ujetý km
nákladový tarif (1 km placený)	24,95	Kč / placený km
nákladový tarif (1 hod provozu)	174,04	Kč / hod provozu

Zdroj: vlastní zpracování dle [88].

Tab. 3.31 Finální nákladové tarify var. E₂

1 km	21,87	Kč / km
1 hod stání	174,04	Kč / hod
1 min stání	2,90	Kč / min
nástupní sazba	40,00	Kč / nástup

Zdroj: vlastní zpracování dle [88].

3.4 Výsledky

V různých variantách u služby Uber, které jsou ve výpočtech zastoupeny variantami A, B, C a D jsou výsledky následující:

- 1) U varianty A, kdy řidič jezdí jen tři dny v týdnu a má jen 40 % z celkových najetých služebních kilometrů placených, je jeho zisk záporný. Tato varianta se řidiči nevyplatí.
- 2) Ve variantě B je oproti variantě A podíl placených služebních jízd navýšen o 20 procentních bodů, tedy na 60 % placených jízd z celkového dopravního výkonu při službě Uber. Vlivem právě zmíněného poměru placených a neplacených jízd dojde k tomu, že s klesajícím poměrem stoupá cena za zákazníkem ujetý placený kilometr a tím stoupá i finální částka nákladového tarifu, která je součinem zisku celkových ujetých kilometrů ponížena o zisk z nástupů a ujetých placených kilometrů. Toto platí i obráceně. Výsledek je následující:

Tab. 3.32 Výsledky var. A, B

Varianta		A	B
Celkové tržby		216 634 Kč	324 950 Kč
Celkové náklady		272 737 Kč	272 737 Kč
Hrubý zisk		-56 103 Kč	52 214 Kč
Nákladový tarif	1 km ujetý (Kč/ km ujetý)	7,40 Kč	7,40 Kč
	1 km placený (Kč / km placený)	18,49 Kč	12,33 Kč
Finální nákladový tarif	km (Kč / km)	16,19 Kč	10,02 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

- 3) U varianty C a D platí to stejné jako ve výše uvedeném bodě. Varianty, ve kterých řidič jezdí více dní v týdnu, vycházejí oproti 3denní variantě podstatně lépe. Nejlépe ze všech pak vychází varianta D, jež je výhodná jak pro zákazníka, tak pro řidiče. Výsledný finální nákladový tarif je nejnižší a zisk řidiče je ze všech variant nejvyšší. Výsledky jsou následující:

Tab. 3.33 Výsledky var. C, D

Varianta		C	D
Celkové tržby		371 072 Kč	556 608 Kč
Celkové náklady		309 078 Kč	309 078 Kč

Hrubý zisk		61 994 Kč	247 530 Kč
Nákladový tarif	1 km ujetý (Kč/ km ujetý)	4,91 Kč	4,91 Kč
	1 km placený (Kč / km placený)	12,27 Kč	8,18 Kč
Finální nákladový tarif	km (Kč / km)	9,96 Kč	5,87 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

Další skutečnost, která výrazně ovlivňuje výsledky kalkulace, je předpoklad celkového dopravního výkonu vozidla a také množství odježděných jízd za týden, které určují, kolik bude muset řidič odvést společnosti Uber. Zda to bude desetina nebo čtvrtina zisku. Otázkou pak zůstává, jestli je i ta nejlepší varianta reálná. Řidiči mají obvykle provozování této služby jako přivýdělek k hlavnímu pracovnímu poměru, který mají jinde, a představa, že téměř každý den po práci usednou do auta a několik dalších hodin pracují, je z mého pohledu reálná pouze u osob, které nemají jiné závazky, jako je například rodina.

- 4) Varianta E byla také hodnocena ze dvou pohledů podílu placených a neplacených kilometrů, stejně jako u variant Uber to bylo 40 % a 60 %. Výsledky nákladových a celkových tarifů jsou ale o poznání vyšší, a to i kvůli tomu, že řidiči taxi mají tuto činnost jako hlavní výdělečnou a odvádí další poplatky, které příležitostní smluvní řidiči, jako jsou řidiči Uber, zde neodvádí – odvádějí je jinde nebo jen částečně.

Tab. 3.34 Výsledky var. E₁, E₂

Varianta		E ₁	E ₂
Nákladový tarif	1 km ujetý (kč/ km ujetý)	14,97 Kč	14,97 Kč
	1 km placený (kč / km placený)	37,43 Kč	24,95 Kč
Finální nákladový tarif	km (kč / km)	34,35 Kč	21,89 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

Myslím si, že v tomto ohledu není možné srovnávat službu poskytovanou standardními taxi a službu příležitostných řidičů, ať už je to služba Uber nebo jakákoli jiná služba. Možnou další příčinou v rozdílu finálních tarifních cen může být to, že u taxi je právě toto hlavní výdělečná činnost, a proto preferují méně rizika než více. V poukazu na tuto informaci můžeme odůvodnit stanovené tarifní sazby standardního taxi po porovnání skutečnosti a vypočtených hodnot za podhodnocené, neboť reálné sazby jsou vyšší než

vypočtené. Počítají tedy s méně zákazníky, respektive méně najetými kilometry. Jedná se tedy o pesimistické uvažování s preferencí racionálního investora, který upřednostňuje:

- 1) méně rizika než více,
- 2) větší výnos než menší,
- 3) stejné množství peněz dnes než zítra.

Zrcadlově platí tato teorie pro sdílenou službu. Společnost s vidinou vyššího výtěžku podsadí ceny za kilometr a doufá, že tím naláká více zákazníků.

4. Závěr

Cílem této práce bylo charakterizovat rozvoj nabídky služeb formou sdílené ekonomiky zejména se zaměřením na dopravní sektor. Vzhledem k tomu, že se jedná o relativně nové odvětví ekonomiky, je zde zřejmý nedostatek titulů, chybí komplexní publikace, které by danou problematiku uceleně řešily. Sdílená ekonomika je novým způsobem chování na trhu a její přítomnost poukazuje na velké společenské změny a inovace, které přišly hlavně díky vývoji a nástupu moderních technologií, zejména pak chytrých telefonů, kdy většina sdílených služeb poskytujících přepravu využívá mobilní aplikace pro spojení nabízejícího s poptávajícím.

V první části byly představeny hlavní důvody a omezení spojené s užíváním této formy služeb. Z popsaného je zřejmé, že nejčastějšími uživateli jsou mladí lidé bydlící ve větších městech nebo na jeho periferiích, kteří nemají jiné závazky, které by mohly bránit jejich flexibilitě spojené s tím, kdy a jak mohou službu využít. Je pro mě například nepředstavitelné, že rodina s dětmi využívá sdílená auta a přitom řeší povinnou výbavu pro děti, nemluvě o ostatních věcech, které s sebou rodiny běžně v autě vozí.

V druhé části byla představena platforma Uber a bylo zde popsáno, jak službu mohou zákazníci využívat a jak a za jakých podmínek se jejím řidičem můžete stát právě vy. Mnozí by si mohli myslet, že se jedná jen o neformální pohovor, tak tomu ale není. Budoucí řidiči Uber musí předložit nejen platný řidičský průkaz a výpis z evidence trestního rejstříku, ale musí také splnit další podmínky, jako je například osvědčení z místopisu, které se skládá zkuškou na pražském magistrátu.

V závěrečné třetí části práce bylo realizováno ekonomické porovnání služby Uber a standardního taxi. Z výpočtů vyplynulo, že hlavním důvodem rozdílnosti cen za jízdu taxi nebo skrze smluvní přepravu, kterou poskytuje společnost Uber, je to, že řidiči Uber mají výnosy spojené s poskytováním této služby pouze jako přivýdělek k hlavnímu pracovnímu poměru, který mají jinde a do nákladů této služby si nezapočítávají další jiné náklady, které si naopak započítávají řidiči standardního taxi, kteří mají poskytování této služby za hlavní pracovní poměr. Dále z výpočtů vyplývá, že s rostoucím počtem dnů, kdy řidič Uber službu poskytuje, a s rostoucím podílem placených kilometrů vůči neplaceným, které najezdí, si řidič vydělá více. Ve výsledku ho tedy ujetý kilometr stojí méně. Toto se promítne i do ceny, za kterou je služba nabízena zákazníkovi. Dále je zde

i možný vliv na cenu ze strany společnosti, která jí naopak ještě více sníží a doufá, že tímto marketingovým tahem přiláká více zákazníků a v konečném důsledku ještě zvýší zisk. Takovéto jednání však nevyhovuje standardním poskytovatelům taxi služby, jejichž zákazníky platforma tímto způsobem získává.

Avšak i pro společnost Uber se nemusí vyplatit jezdit v případě, kdy řidič nemá dostatek zákazníků. Jeho výnosy pak mohou být menší než náklady, v lepším případě se rovnají. Konkrétní vyčíslení ekonomických výsledků pro různé parametry nabízených služeb bylo uvedeno v podkapitole 3.4.

Seznam zdrojů

- [1] Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví. *Deloitte* [online]. 2017, , 28 [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <https://edu.deloitte.cz/cs/Content/Download/Publication/sdilena-ekonomika-2017>
- [2] The Sharing Economy: A Share Definition. *Collaborativeconsumption.com* [online]. USA, 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <http://www.collaborativeconsumption.com/2019/10/29/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>
- [3] SVÍTEK, Miroslav a kol. *Města budoucnosti*. Vydání první. Praha: Nadatur, [2018], ©2018. 375 stran. ISBN 978-80-7270-058-5.
- [4] BOTSMAN, Rachel a ROGERS, Roo. *What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live*. Revised and updated edition. London: Collins, 2011. xxii, 280 stran. ISBN 978-0-00-739591-0.
- [5] A Brief History of Airbnb: Sharing My home on Airbnb. *Sharing My Home* [online]. 2017 [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: <https://sharingmyhome.com/brief-history-airbnb/>
- [6] The case for collaborative consumption. *TED* [online]. Sydney: Rachel Botsman, 2010 [cit. 2019-09-14]. Dostupné z: https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_case_for_collaborative_consumption/up-next?language=en
- [7] HAWLITSCHKEK, Florian, Timm TEUBNER a Christof WEINHARDT. Trust in the Sharing Economy. *Die Unternehmung: Swiss Journal of Business Research and Practice* [online]. 2016, , 26-44 [cit. 2019-10-31]. DOI: 10.5771/0042-059X-2016-1-26. ISSN 0042-059X. Dostupné z: <https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0042-059X-2016-1-26/trust-in-the-sharing-economy-volume-70-2016-issue-1>
- [8] The currency of the new economy is trust. *TED* [online]. Edinburgh: Rachel Botsman, 2012 [cit. 2019-09-14]. Dostupné z: https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_currency_of_the_new_economy_is_trust/up-next
- [9] Co děláme. *BlaBlaCar* [online]. [cit. 2019-10-10]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>

- [10] Náš příběh. *BlaBlaCar* [online]. [cit. 2019-10-10]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>
- [11] CHIBBER, Kabin. BlaBlaCar is building a global transportation network out of empty car seats. In: *Qz.com* [online]. 29. 7. 2014 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://qz.com/239163/blablacar-is-building-a-global-transportation-network-out-of-empty-car-seats/>
- [12] Facebook Reports Fourth Quarter and Full Year 2019 Results. *Prnewswire.com* [online]. © PR Newswire Association, 2020, 29. 01. 2020 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.prnewswire.com/news-releases/facebook-reports-fourth-quarter-and-full-year-2019-results-300995616.html>
- [13] Kultura. *BlaBlaCar* [online]. [cit. 2019-10-10]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>
- [14] Anytime: Carsharing [online]. Česká republika: D-Mobility, 2019 [cit. 2020-03-10]. Dostupné z: anytimecar.cz
- [15] Italská síť sdílení aut Anytime začne působit v Praze. *České noviny* [online]. Česká republika: ČTK, 2019, 02.04.2019 [cit. 2010-10-25]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/italska-sit-sdileni-aut-anytime-zacne-pusobit-v-praze/1740206>
- [16] Příběh Rekol. *Rekola.cz* [online]. Praha: Rekola Bikesharing [cit. 2020-02-27]. Dostupné z: <https://www.rekola.cz/pribeh-rekol>
- [17] *Re.volt* [online]. © re.volt carsharing, 2019 [cit. 2020-02-27]. Dostupné z: <https://revolt.city/>
- [18] Stát zadotuje dvaceti miliony sdílení kol. *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z, 2017, 20. 09. 2017 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/stat-zadotuje-dvaceti-miliony-sdileni-kol-1948/>
- [19] O nás. *Happygo.com* [online]. © HoppyGo [cit. 2020-01-27]. Dostupné z: <https://www.hoppygo.com/cs/about-us>
- [20] V Praze začaly jezdit sdílené elektrické koloběžky Lime. *Lupa.cz* [online]. Internet Info, 28. 09. 2018 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/aktuality/v-praze-zacaly-jezdit-sdilene-elektricke-kolobezky-lime-podivejte-jak-funguji/>

- [21] STROUHAL, Jan. Zpřísnění podmínek, ale i zákazy se v Praze snášejí na elektrické koloběžky. *Forbes.cz* [online]. MediaRey, 22. 09. 2018 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.forbes.cz/elektrokolobezky-lime-vstup-do-prahy/>
- [22] Zpřísnění podmínek, ale i zákazy se v Praze snášejí na elektrické koloběžky. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. © Česká televize, 19. 10. 2019 [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2953685-zpriseni-podminek-ale-i-zakazy-se-v-praze-snaseji-na-elektricke-kolobezky>
- [23] SEDLÁČEK, Vojtěch. Konec jízdy koloběžek na chodnicích?: Lime testuje technologii, která problém detekuje a jezdce na něj upozorní. *Czechcrunch.cz* [online]. Praha: © CzechCrunch.cz, 30. 01. 2020 [cit. 2020-01-31]. Dostupné z: <https://www.czechcrunch.cz/2020/01/konec-jizdy-kolobezek-na-chodnicich-lime-testuje-technologie-ktera-problem-detekuje-a-jezdce-na-nej-upozorni/>
- [24] The sharing economy - Consumer intelligence series. *Eurofound.europa.eu* [online]. © EUROFOUND, 19. 2. 2019 [cit. 2020-01-04]. Dostupné z: <https://www.eurofound.europa.eu/data/platform-economy/records/the-sharing-economy-consumer-intelligence-series>
- [25] PILETIC, Philip. 7 Major Disadvantages of the Sharing Economy. *Customerthink.com* [online]. CustomerThink, 27. 12. 2018 [cit. 2020-01-04]. Dostupné z: <http://customerthink.com/7-major-disadvantages-of-the-sharing-economy/>
- [26] KOUŘIMSKÁ, Erika. *Budoucnost sdílení automobilů*. Praha, 2017. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze. Vedoucí práce Zdeněk Říha.
- [27] Kilometres driven per capita. In: Schrodgers.com [online]. London: Schrodgers, 2013 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.schrodgers.com/en/uk/private-investor/insights/markets/the-end-of-the-road-has-the-developed-world-reached-peak-car/>
- [28] Carsharing infografika. In: *Srovnator.cz/* [online]. [cit. 2020-02-05]. Dostupné z: <https://www.srovnator.cz/clanky/vlastni-sdilene-nebo-pujcene-auto>
- [29] Propensity to buy a vehicle by age, United States. In: Schrodgers.com [online]. London: Schrodgers, 2013 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z:

- <https://www.schroders.com/en/uk/private-investor/insights/markets/the-end-of-the-road-has-the-developed-world-reached-peak-car/>
- [30] Nevlastnit, sdílet.: Patří budoucnost sdílení aut? *Auto.cz* [online]. CZECH NEWS CENTER [cit. 2020-01-29]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/nevlastnit-sdilet-patri-budoucnost-sdileni-aut-ma-to-vubec-smysl-129323>
- [31] DAVIDSON, Katherine. The end of the road: Has the developed world reached 'peak car'? *Schroders.com* [online]. © Schroders, 06. 02. 2015 [cit. 2020-01-27]. Dostupné z: <https://www.schroders.com/en/uk/private-investor/insights/markets/the-end-of-the-road-has-the-developed-world-reached-peak-car/>
- [32] Vehicle density and urbanisation. In: *Schroders.com* [online]. London: Schroders, 2013 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.schroders.com/en/uk/private-investor/insights/markets/the-end-of-the-road-has-the-developed-world-reached-peak-car/>
- [33] Goldman Sachs Fortnightly Thoughts intern survey. In: *Schroders.com* [online]. London: Schroders, 2013 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.schroders.com/en/uk/private-investor/insights/markets/the-end-of-the-road-has-the-developed-world-reached-peak-car/>
- [34] The increasing cost of operating a vehicle. In: *Schroders.com* [online]. London: Schroders, 2013 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.schroders.com/en/uk/private-investor/insights/markets/the-end-of-the-road-has-the-developed-world-reached-peak-car/>
- [35] Pražany od vlastnictví auta nejvíce odrazují problémy s parkováním. *Hybrid.cz* [online]. Chamanne, 2006, 11. 07. 2020 [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <http://www.hybrid.cz/prazany-od-vlastnictvi-auta-nejvice-odrazuji-problemy-s-parkovanim>
- [36] Carsharing: Kde a jak si v Praze můžete půjčit auto. In: *City-dog.cz* [online]. [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://city-dog.cz/post/carsharing-kde-a-jak-si-v-praze-muzete-pujcit-auto/>
- [37] KAVAN, Michal, ed. *Inovace: jediná účinná cesta k úspěchu v globální ekonomice: sborník z mezinárodní konference: Praha, 28. ledna 2005*. Vyd. 1. Praha: Soukromá vysoká škola ekonomických studií, 2005. 161 s. ISBN 80-86744-26-4.

- [38] HARCOURT, Alison. *The European Union and the regulation of media markets*. 1st publ. Manchester: Manchester University Press, 2005. xiv, 258 s. European Policy Research Unit series. ISBN 0-7190-6644-1.
- [39] *Oslo manual 2018: guidelines for collecting, reporting and using data on innovation*. 4th edition. Paris: OECD, [2018], ©2018. 254 stran. The measurement of scientific and technological activities. ISBN 978-92-64-30455-0. Dostupné také z: <https://doi.org/10.1787/9789264304604-en>.
- [40] KLÍMOVÁ, Viktorie. *Inovační procesy: distanční studijní opora*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. 180 s. ISBN 80-210-4166-8.
- [41] HOLMAN, Robert. Joseph Alois Schumpeter - teorie podnikatele a hospodářského cyklu. www.cepin.cz [online]. © Centrum pro ekonomiku a politiku, 12. 05. 2002 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: <http://www.cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=143>
- [42] GANTI, Akhilesh. Kondratieff Wave. [Investopedia.com](http://www.investopedia.com) [online]. 24. 01. 2020 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/k/kondratieff-wave.asp>
- [43] VERMEULEN, Chris. Kondratiev Wave - The Financial Winter Is Nearing! [MarketOracle.co.uk](http://www.marketoracle.co.uk) [online]. MarketOracle.co.uk, 2005-2020, 17. 08. 2016 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: <http://www.marketoracle.co.uk/Article56246.html>
- [44] The Kondratieff Wave. In: [MarketOracle.co.uk](http://www.marketoracle.co.uk) [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <http://www.marketoracle.co.uk/Article56246.html>
- [45] Úvod a definice inovace. [Mamnapad.cz](http://www.mamnapad.cz) [online]. Praha: Mámnapad.cz, 2013 - 2018 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <http://www.mamnapad.cz/encyklopedie-kreativity/rozcestnik/uvod-a-definice-inovace/>
- [46] ROTHBARD N., Murray. Ekonomické myšlení před Adamem Smithem: Merkantilismus a colbertismus ve Francii. [Mises.cz](http://www.mises.cz) [online]. Urza [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.mises.cz/literatura/ekonomicke-mysleni-pred-adamem-smithem-7-3-merkantilismus-a-colbertismus-ve-francii-548.kapitola>
- [47] MM Průmyslové spektrum: Inovace 2015, Téma 9: Podmínky úspěšné inovace [online]. Praha: MM publishing, 2015 [cit. 2020-12-14]. ISSN 1212-

2572. Dostupné z: <https://www.mmspektrum.com/clanek/inovace-2015-tema-9-podminy-uspesne-inovace.html>
- [48] Process innovation. Searchcio.techtarget.com [online]. TechTarget, 2015 [cit. 2020-12-14]. Dostupné z: <https://searchcio.techtarget.com/definition/process-innovation>
- [49] ŠÍMEK, Robert. Muž, který zapnul svět. *Www.euro.cz* [online]. euro.cz, 21. 02. 2005 [cit. 2019-12-15]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/muzktery-zapnul-svet-874217>
- [50] DOLEJŠ, Jan. Operativní leasing: Co to je a komu se vyplatí? *Chytrá auta* [online]. Česká republika: ChytraAuta.cz, 2017, 05.01.2017 [cit. 2019-10-20]. Dostupné z: <https://www.chytraauta.cz/operativni-leasing-201701/>
- [51] Uber Technologies Inc. *Byznys Finance Ekonomika* [online]. W4T, 2015, 2018 [cit. 2019-10-01]. Dostupné z: <https://www.w4t.cz/uber/>
- [52] Informace o firmě. *Uber Newsroom* [online]. Česká republika: Uber Technologies [cit. 2019-10-25]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/newsroom/o-firme/>
- [53] Historie Uberu. *Uber Newsroom* [online]. Česká republika: Uber Technologies [cit. 2019-10-25]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/newsroom/o-firme/>
- [54] Jak to funguje. *Uber Náповěda* [online]. Česká republika: Uber B.V. [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/riders/article/jak-uber-funguje?nodeId=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>
- [55] Jak používat aplikaci Uber. Uber.com [online]. San Francisco: Uber Technologies, 2019 [cit. 2019-10-25]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/about/how-does-uber-work/>
- [56] Průvodce používáním Uberu. Uber.com [online]. San Francisco: Uber Technologies, 2019 [cit. 2019-10-25]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/ride/how-it-works/>
- [57] Stažení Uber aplikace. In: *www.ubertaxi.cz* [online]. 17. 6. 2018 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/aplikace/>
- [58] Jak řídit s Uberem v České republice. Uber.com [online]. San Francisco: Uber Technologies, 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/requirements/>

- [59] B., Petr. Návod krok za krokem na registraci jako řidič Uber. *Ubertaxi.cz* [online]. 26.12.2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/stante-se-ridicem/registrace-navod/>
- [60] Jak si zařídit žlutou kartu (průkaz řidiče taxislužby). *Bolt.eu* [online]. [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://support.taxify.eu/hc/cs/articles/360011666214-Jak-si-zařidit-žlutou-kartu-průkaz-řidiče-taxislužby->
- [61] Pořízení licence v Praze. *Uber.com* [online]. San Francisco: Uber Technologies, 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/requirements/get-a-license/>
- [62] ochraně spotřebitele. Testy z místopisu Praha [online]. Praha: Testy z místopisu Praha, 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: https://testyzmístopisu.cz/test/?gclid=Cj0KCQjwjOrtBRCCARIsAEq4rW77djXKXrXWMYaIQ36SsJBbzWOHTMGwJTE7Rw9hm1w51vrStaBTkMsaAicwEALw_wcB
- [63] KAPPLOVÁ, Olga. *Živnostenské podnikání* [online]. 2. Doplněné a přepracované vydání. Přerov: VŠLG, 2014 [cit. 2020-12-15]. Dostupné z: internetu Vysoké školy logistiky o.p.s.
- [64] ČESKO. § 21c zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2020 [cit. 18. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111#p21c>
- [65] Požadavky na auta v České republice. *Uber.com* [online]. © Uber Technologies [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/requirements/vehicle-requirements/>
- [66] Přidej se k flotile. *Uber.com* [online]. © Uber Technologies [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/vehicle-solutions/fleet-partners/>
- [67] Pronajmi si auto v České republice. *Uber.com* [online]. © Uber Technologies [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/vehicle-solutions/rental-cars/>
- [68] CHVÁTAL, Dalibor. Měsíc taxikářem: formality, regulace a hrozba pokut. *Měsíc.cz* [online]. Praha: Internet Info, 2019, 15. 8. 2016 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/mesic-taxikarem-formality-regulace-a-hrozba-pokut/>

- [69] Smluvní Podmínky. *Uber.com* [online]. Uber Technologies, 2020, 06. 01. 2020 [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.uber.com/legal/cs/document/?name=general-terms-of-use&country=czech-rep&lang=cs>
- [70] POKORNÁ, Tereza. Vše, co jste chtěli vědět o Uberu: Ale báli jste se zeptat. *Peak.cz* [online]. PEAK NEWS MEDIA, 2017, 03. 03. 2019 [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.peak.cz/vse-chteli-vedet-uberu-bali-se-zeptat/4534/>
- [71] Jaké daňové povinnosti musí řešit řidiči Uberu a poskytovatelé ubytování přes Airbnb? *Epravo.cz* [online]. EPRAVO, 1999-2020, 10. 7. 2019 [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/jake-danove-povinnosti-musi-resit-ridici-uberu-a-poskytovatele-ubytovani-pres-airbnb-109603.html>
- [72] Vláda a Uber podepsaly memorandum. Řidiči mají plnit podmínky pro běžné taxikáře. *Novinky.cz* [online]. 30. 4. 2018 [cit. 2020-02-22]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/vlada-a-uber-podepsaly-memorandum-ridici-maji-plnit-podminky-pro-bezne-taxikare-13361>
- [73] Zákaz Uberu v Brně platí. *Echo24.cz* [online]. © ECHO MEDIA, © ČTK, 13. 11. 2018 [cit. 2020-02-22]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/S9u6G/zakaz-uberu-v-brne-plati>
- [74] Uber je přepravní služba a lze ji regulovat jako taxi, rozhodl evropský soud. *Novinky.cz* [online]. 20. 12. 2017 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/uber-je-prepravni-sluzba-a-lze-ji-regulovat-jako-taxi-rozhodl-evropsky-soud-40055432>
- [75] RHODES, Anna. Uber: Which countries have banned the controversial taxi app. *Independent.co.uk* [online]. London: The Independent, 1986, 22. 11. 2017 [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/uber-ban-countries-where-world-taxi-app-europe-taxi-us-states-china-asia-legal-a7707436.html>
- [76] NCC license and customer care: winning features. *Clabservice.com* [online]. 2017 [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://www.clabservice.com/drivers/>
- [77] Is there Uber in Italy? *Italyask.com* [online]. ItalyAsk.com, 2018, 01. 09. 2019 [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://italyask.com/quick-tips/is-there-uber-in-italy/>
- [78] NOACK, Rick. With new court loss in Britain, Europe becomes more of a minefield for Uber. In: *The Washington Post* [online]. Washington, 10. 11.

- 2017 [cit. 2020-02-24]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/11/10/with-new-court-loss-in-britain-europe-becomes-more-of-a-minefield-for-uber/>
- [79] Where Uber operates. In: *Bloomberg.com* [online]. 09. 12. 2014 [cit. 2020-02-24]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/graphics/infographics/uber-under-fire.html?hootPostID=3c90d60699555f2c4bb0bb3ddf57da95>
- [80] 3 rozdíly mezi UberPOP, UberSelect a UberBlack. *Ubertaxi.cz* [online]. 26. 12. 2019 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/uberpob-vs-black/>
- [81] Cena Uber Taxi. In: *Ubertaxi.cz* [online]. 26. 12. 2019 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/kalkulator-cenik/>
- [82] *Taxislužby* [online]. Praha [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.cenytaxi.cz/>
- [83] Cenové sazby a slevy. In: *Aaataxi.cz* [online]. AAA radiotaxi, ©1996-2020 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.aaataxi.cz/cenik/>
- [84] Ceník služeb Taxi Praha s.r.o. In: *Taxi-praha.cz* [online]. Taxi Praha, ©2011 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://flotila.taxi-praha.cz/nabidka-taxi-sluzeb/cenik-sluzeb/index.html>
- [85] Ceny a tarify. In: *Ticktack.cz* [online]. TT Comfort Class, ©2019 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://ticktack.cz/ceny-a-tarify/>
- [86] TICHÝ, Jan a Zdeněk ŘÍHA. *Kalkulace orientačních minimálních nákladů v taxislužbě v Praze*. Praha, 2015. Studie. České vysoké učení technické v Praze.
- [87] Ceníky: Modelová řada Toyota. *Toyota.cz* [online]. © Toyota Central Europe, 10.10.2019 [cit. 2020-04-01]. Dostupné z: https://pdf.sites.toyota.cz/cenik_corolla_ts.pdf
- [88] Inflace. *Czso.cz* [online]. Český statistický úřad, 2020 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace

Seznam grafických objektů

Seznam grafů

Graf 1.1 Uživatelé BlaBlaCar v Evropě	14
Graf 1.2 Ujeté kilometry na obyvatele.....	18
Graf 1.3 Měsíční náklady vlastního vozidla vs pronájmu	19
Graf 1.4 Sklon ke koupi vozidla podle věku, USA	20
Graf 1.5 Hustota vozidel a urbanizace.....	22
Graf 1.6 Průzkum stážístů v Goldman Sachs	23
Graf 1.7 Rostoucí náklady na provoz vozidla.....	23
Graf 1.8 Počet sdílených aut v ČR v letech 2012–2017	24

Seznam obrázků

Obr. 2.1 Mobilní aplikace Uber	30
Obr. 2.2 Přístup Evropských zemí ke službě Uber	39
Obr. 2.3 Kde uber operuje a kde je zakázaný	40
Obr. 3.1 Ceny TicTac Taxi	44

Seznam schémat

Schéma 3.1 Schéma dělení nákladů.....	45
---------------------------------------	----

Seznam tabulek

Tab. 2.1 Taxametry	34
Tab. 3.1 Ceny služby Uber	42
Tab. 3.2 Ceny AAA Taxi.....	43
Tab. 3.3 Ceny Taxi Praha	44
Tab. 3.4 Kalkulační vzorec Uber	46
Tab. 3.5 Kalkulační vzorec taxi	46
Tab. 3.6 Parametry automobilu.....	47
Tab. 3.7 Vstupní údaje var. A.....	50
Tab. 3.8 Výpočet nákladů var. A	52

Tab. 3.9 Nákladové tarify var. A	52
Tab. 3.10 Finální nákladové tarify var. A.....	52
Tab. 3.11 Zisk řidiče Uber var. A	53
Tab. 3.12 Vstupní údaje var. B	53
Tab. 3.13 Výpočet nákladů var. B	54
Tab. 3.14 Nákladové tarify var. B	54
Tab. 3.15 Finální nákladové tarify var. B.....	55
Tab. 3.16 Zisk řidiče Uber var. B	55
Tab. 3.17 Vstupní údaje var. C	55
Tab. 3.18 Výpočet nákladů var. C	56
Tab. 3.19 Nákladové tarify var. C	57
Tab. 3.20 Finální nákladové tarify var. C.....	57
Tab. 3.21 Zisk řidiče Uber var. C	57
Tab. 3.22 Vstupní údaje var. D.....	58
Tab. 3.23 Výpočet nákladů var. D	59
Tab. 3.24 Nákladové tarify var. D	59
Tab. 3.25 Finální nákladové tarify var. D.....	59
Tab. 3.26 Zisk řidiče Uber var. D	59
Tab. 3.27 Výpočet nákladů var. E ₁ , E ₂	60
Tab. 3.28 Nákladové tarify var. E ₁	61
Tab. 3.29 Finální nákladový tarif var. E ₁	61
Tab. 3.30 Nákladové tarify var. E ₂	61
Tab. 3.31 Finální nákladové tarify var. E ₂	61
Tab. 3.32 Výsledky var. A, B	62
Tab. 3.33 Výsledky var. C, D	62
Tab. 3.34 Výsledky var. E ₁ , E ₂	63

Seznam zkratek

PHM = pohonné hmoty

Kč = Koruna česká

DPH = daň z přidané hodnoty

Hl. m . = hlavní město

MHD = městská hromadná doprava

ČR = Česká republika

Autorka	Klára Marková
Název BP	Perspektivy sdílené ekonomiky
Studijní obor	LOS
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	57
Počet příloh	0
Vedoucí BP	doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.
Anotace	<p>Tato bakalářská práce je zaměřena na perspektivy sdílené ekonomiky a jejím cílem je popis rozvoje nabídky služeb formou sdílené ekonomiky, a to zejména v dopravním sektoru. V první ze tří částí je vysvětleno, co to sdílená ekonomika vlastně je a jaké jsou její formy, dělení a způsoby užívání. Jsou zde i podkapitoly s konkrétními příklady platformou sdílené ekonomiky v osobní dopravě. Další neméně důležité podkapitoly této části uvádí omezení, význam a vnější ovlivňování příchodu tohoto inovativního způsobu podnikání. Druhá část bakalářské práce obsahuje popis vybrané služby, jež je založena na sdílení, a to služby Uber. Závěrečná třetí část práce je zaměřena na ekonomické porovnání služby Uber se standardní službou taxi, která se tomuto inovativnímu způsobu dopravy brání.</p>
Klíčová slova	sdílená ekonomika, Uber, osobní doprava, taxi služba, spoluspotebitelství
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	