

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Sdílená ekonomika – sdílená doprava v Plzni

Sharing economy – sharing transport in Pilsen

Pavel Kulich

Plzeň 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Sdílená ekonomika – sdílená doprava v Plzni“

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucí bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne

v. r. Pavel Kulich

Zásady pro vypracování práce

1. Definujte pojem sdílená ekonomika.
2. Charakterizujte jednotlivé oblasti sdílené ekonomiky.
3. Vypracujte případovou studii.
4. Zhodnoťte výsledky případové studie.

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucí mé bakalářské práce paní Ing. Veronice Zemanové, za cenné rady a připomínky a za veškerý čas, který mi věnovala při psaní mé práce. Také bych chtěl poděkovat panu Ing. Luboši Vintrovi, DiS., za věnovaný čas a pomoc při zpracování mé praktické části.

Obsah

Úvod	7
1 Sdílená ekonomika	9
1.1 Základní pojmy sdílené ekonomiky	10
1.1.1 Collaborative consumption	10
1.1.2 Collaborative economy	12
1.1.3 On-demand economy	12
1.2 Modely sdílené ekonomiky	13
1.2.1 Product service systems	13
1.2.2 Redistribution markets	13
1.2.3 Collaborative lifestyles	14
1.3 Vývoj sdílené ekonomiky	14
1.4 Typy trhů dle aktérů	15
1.4.1 Business-to-Customer (B2C)	15
1.4.2 Business-to-business (B2B)	16
1.4.3 Peer-to-peer (P2P)	16
1.5 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky	17
1.5.1 Výhody	17
1.5.2 Nevýhody	18
2 Oblasti sdílené ekonomiky	20
2.1 Sdílená doprava	20
2.1.1 Carsharing	20
2.1.2 Ridesharing	22
2.1.3 Bikesharing	23
2.1.4 Sdílené koloběžky	24

2.2	Sdílené ubytování.....	24
2.2.1	Airbnb	25
2.2.2	Couchsurfing.....	27
2.3	Sdílené finance	27
2.3.1	Crowdfunding	28
2.3.2	Peer-to-peer lending.....	29
2.4	Sdílené pracovní prostředí.....	30
2.5	Sdílené pracovní síly	30
3	Praktická část.....	32
3.1	Karkulka PMDP	32
3.1.1	Jak Karkulka funguje?	32
3.1.2	Vozový park.....	33
3.1.3	Vývoj společnosti	35
3.1.4	Ceník.....	38
3.1.5	Srovnání základního tarifu se smart tarifem	41
3.1.6	Výhody využití karkulky	42
3.1.7	Nevýhody využití karkulky	44
3.1.8	Srovnání sdílené dopravy společnosti Karkulka s vlastnictvím automobilu 44	
3.1.9	Srovnání Karkulky se společností Autonapůl.....	51
4	Zhodnocení společnosti Karkulka.....	55
	Závěr	57
	Seznam použitých zdrojů	59
	Seznam tabulek	64
	Seznam obrázků.....	65
	Seznam použitých zkratk	66

Abstrakt

Abstract

Úvod

Sdílená ekonomika je rychle rostoucí trend, který v posledních letech láká stále více zájemců. Rozvoj mobilních technologií a internetových sítí pomohl k rozmachu sdílené ekonomiky. Definice této oblasti je kvůli neustálému vývoji složitá a mnoho odborníků tuto problematiku popisuje jiným způsobem. Základem těchto definic je, že se jedná o sdílení produktů a také služeb, které nejsou využívány. Poskytovatelé generují zisk z věcí, které stejně nepoužívají a uživatelé dostanou přístup k věcem, které zrovna potřebují za méně peněz, než kdyby si daný produkt koupili. V některých státech se sdílená ekonomika stala běžnou součástí života mnoha lidí. Nejznámějšími společnostmi, které si většina lidí představí pod pojmem sdílená ekonomika, jsou Airbnb a Uber. Platforem, které poskytují sdílené služby či produkty, je mnoho a nabízí širokou škálu služeb pro své zákazníky.

Cílem této bakalářské práce je zpracovat případovou studii na společnost Karkulka PMDP (Plzeňské městské dopravní podniky), která se zabývá sdílením automobilů v Plzni. Popsat jakým způsobem společnost funguje a pomocí grafů analyzovat vývoj společnosti, a také porovnat Karkulku s jinou společností, která se zabývá sdílenou dopravou a porovnat, jakým způsobem společnosti fungují a zda se jejich ceny liší nebo zda jsou podobné. Hlavním cílem případové studie je srovnat sdílenou dopravu, kterou poskytuje Karkulka, s vlastnictvím vlastního automobilu. Kdy se vyplatí vlastnit automobil a kdy se naopak vyplatí osobě používat sdílenou dopravu.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola práce se zabývá popisem sdílené ekonomiky a vymezení základních pojmů, které s ní souvisí. Dále jsou zde popsány modely sdílené ekonomiky a její vývoj. V poslední části této kapitoly je znázorněn vývoj sdílené ekonomiky, kdo jsou aktéři na trhu sdílené ekonomiky, a také jaké výhody a nevýhody přináší.

Ve druhé kapitole je zaměřena pozornost na oblasti sdílené ekonomiky. Každá oblast je stručně popsána a jsou vyjmenovány společnosti, které v daných oblastech mají největší zastoupení. Tato část se nejvíce zaměřuje na sdílenou dopravu.

Praktická část je zaměřena na společnost Karkulka, která je v Plzni největší společností sdílející automobily. Nejdříve je popsáno, jak společnost funguje a co potřebují lidé vědět pro používání této platformy. Poté je pomocí grafů znázorněn vývoj společnosti, počet

kilometrů, které automobily ujely za dané roky a také na jakou dobu si uživatelé nejčastěji rezervují automobily. Je zde uveden také ceník služeb, které společnost nabízí a v poslední řadě je popsán rozdíl mezi sdílenou dopravou a vlastnictvím automobilu, který je zaměřen převážně na srovnání cen. Poslední kapitola se zaměřuje na zhodnocení výsledků získané z případové studie. Na základě výsledků jsou vypracovaná doporučení, která by společnosti mohla pomoci získat více zájemců o její služby.

1 Sdílená ekonomika

Pojem sdílená ekonomika se začal veřejně používat na začátku 21. století. Nejčastěji se pojem sdílená ekonomika používá ve spojení s peer-to-peer (P2P) trhy, což jsou trhy, na kterých lidé nabízejí své služby či produkty ostatním lidem. Jako hlavní zástupce této ekonomiky můžeme označit společnosti jako jsou eBay, Uber a Airbnb (Albinsson & Perera, 2018, s. 30).

Sdílenou ekonomiku je těžké popsat, jelikož dochází k neustálému vývoji této oblasti. Proto na toto téma existuje spousta definic od mnoha autorů a každá definice popisuje sdílenou ekonomiku trochu jiným způsobem.

Alex Stephany, jeden z nejznámějších expertů na sdílenou ekonomiku, ve své knize uvedl vlastní definici sdílené ekonomiky jako: „*Sdílená ekonomika je hodnota, kterou získáme poskytnutím nevyužívaného majetku lidem online, což vede ke snížení nutnosti vlastnit daný majetek*“ (Stephany, 2015, s. 9).

Dalším autorem, který definoval sdílenou ekonomiku je slovenský autor a ekonom Róbert Chovanculiak, který říká že: „*Pod pojmem sdílená ekonomika si můžeme představit jakousi virtuální tržnici, kde se setkávají lidé, kteří mají co nabídnout, s lidmi, kteří o to mají zájem. Prostě se zaregistrují v konkrétní aplikaci, která se věnuje například přepravě osob v rámci města nebo ubytování ve volných pokojích, a ta jim umožní snížit všechny tři části transakčních nákladů na „do“: tedy nákladů na dohledávání jeden druhého, domlouvání podmínek a jejich dodržování*“ (Chovanculiak, 2020, s. 31).

Oxfordský slovník popisuje sdílenou ekonomiku jako: „*ekonomický systém, kde se majetek nebo služby sdílejí mezi lidmi, obvykle prostřednictvím internetu*“ (Oxford Learner's Dictionaries, 2022). Z této definice následně vychází i společnost BlaBlaCar, jedna z nejznámějších platform zabývajících se spolujízdou na světě, která na tuto definici navazuje tím, že sdílená ekonomika je „*Systém, ve kterém ty a já můžeme získat přístup k věcem, které vlastní někdo jiný. Díky technologiím jako jsou smarphony to neplatí jen o sousedech. Můžeme získat přístup k celé síti lidí, kteří nám mohou pomoci – ve většině případů díky jednoduché aplikaci. Sdílená ekonomika pomáhá využít nenaplněné možnosti, jako jsou například prázdná místa v autě nebo prázdný byt na víkend*“ (BlaBlaCar, 2022).

Rachel Botsman, jedna z nejznámějších osobností spojených se sdílenou spotřebou, popisuje sdílenou ekonomiku jako „*ekonomický systém založený na sdílení nevyužitého majetku nebo služeb, zdarma nebo za poplatek, přímo od jednotlivců*“ (Botsman, 2015). Autorka také říká, že význam sdílené ekonomiky je pro mnoho lidí matoucí a často dochází k záměnám termínů. Lidé pro popsání sdílené ekonomiky používají termíny jako „peer economy“, „collaborative economy“, „on-demand economy“, „collaborative consumption“. Tyto pojmy jsou spolu provázané, ale každý pojem znamená trochu něco jiného (Botsman, 2015).

Hájek, jeden z mnoha autorů knihy „*sdílená ekonomika tři roky poté – závěry a perspektivy*“, definoval sdílenou ekonomiku na základě tří základních subjektů, které vystupují na trhu. Sdílenou ekonomiku definoval jako „*Systém online nabídky a poptávky přímo mezi jednotlivými osobami, v podobě subjektu výrobce a spotřebitele. Klíčovým prvkem je přitom právě produkce/spotřeba přímá mezi subjekty bez prostředníků na trhu v podobě distributorů, obchodníků, aj.*“ (Pichrt a kol., 2019, s. 138). Dále autor také uvádí tři základní typy subjektů ve sdílené ekonomice, jimiž jsou: „*(i) subjekt, provozující platformu umožňující propojení nabídky jednotlivých nabízejících a poptávajících/organizátor trhu, (ii) nabízející a (iii) poptávající*“ (Pichrt a kol., 2019, s. 139).

1.1 Základní pojmy sdílené ekonomiky

1.1.1 Collaborative consumption

„Collaborative consumption“ může být přeloženo jako spoluspotřebitelství nebo sdílená spotřeba. Proces sdílené spotřeby převážně funguje na modelu P2P. Máme dva různé způsoby, jakými se lze zúčastnit sdílené spotřeby. První role je „Peer provider“ neboli poskytovatel, který poskytuje své produkty k půjčení. Druhá role je „Peer user“ neboli uživatel, který si poskytované produkty půjčuje (Botsman & Rogers, 2010, s. 97). Obecně je sdílená spotřeba proces, kdy poskytujeme nějaké zboží či službu někomu dalšímu, nebo pokud jsme v pozici toho, kdo si zboží či službu půjčuje (Albinsson & Perera. 2018, s. 160).

Sdílená spotřeba může být rozdělena do několika systémů, které si popíšeme v další kapitole. Všechny tyto systémy spojují čtyři zásady, které jsou důležité pro správnou funkčnost sdílené spotřeby. Těmito zásadami jsou: dostatečné množství, nevyužitá

kapacita, víra ve zdroje pro všechny a důvěra mezi cizinci (Botsman & Rogres, 2010, s. 101).

Množství nabízených produktů zvyšuje atraktivitu pro zákazníky, jelikož mají větší šanci vyhledat právě ty produkty, které se jim líbí a které potřebují. Obchody jsou v tomto ohledu nedostačující, protože nabízejí pouze určité množství výrobků, které mají na skladě. Lidé si kvůli tomu nemusejí z nabídky vybrat požadované produkty. Proto je důležité mít ve sdílené spotřebě velké množství produktů, aby si každý mohl vybrat co právě potřebuje (Botsman & Rogers, 2010, s. 102).

Další zásada sdílené spotřeby je nevyužitá kapacita. Sdílená spotřeba se snaží zvýšit využití veškerých produktů, které by za určitých okolností ležely doma ve sklepech. Příkladem mohou být nějaké dlouhodobé produkty, které mají lidé běžně doma, ale používají je pouze občas. Většinu času je však nikdo nepoužívá. Sdílená spotřeba proto nachází využití pro všechny produkty. Díky tomu se nebudou muset vyrábět nové a nové nástroje a místo toho si je mohou lidé půjčovat a tím i šetřit zdroje na jejich výrobu (Deloitte, 2017).

Víra ve zdroje pro všechny je zásada, snažící se vytvořit hodnoty a sdružovat skupiny lidí se stejnými zájmy. Zásada také říká, že každý uživatel sdílené spotřeby přináší do komunity určitou hodnotu pro všechny lidi už jen tím, že tyto platformy používá. Čím více lidí používá dané platformy, tím větší z toho mají uživatelé užitek (Botsman & Rogers, 2010, s. 116).

Poslední zásadou je důvěra mezi cizinci. Důvěra je, nejen při sdílené spotřebě, ale také celkově při internetovém obchodování, důležitá. Zákazníci chtějí mít jistotu, že výrobek, který si půjčí bude opravdu splňovat všechny parametry, kterými se produkt prezentuje. Lidé dělají průzkum trhu předtím, než něco koupí. Při rozhodování hraje velkou roli cena, ale velký význam pro výběr má také to, jak se daná společnost či jedinec prezentuje. Nejčastěji se důvěra měří pomocí recenzí, kdy vysoké hodnocení udává určitou spolehlivost a kvalitu, a proto jsou takové obchody vyhledávané prioritně (Kukula, 2020).

1.1.2 Collaborative economy

„Collaborative economy“ může být přeloženo jako společná ekonomika a jedná se o: „*Ekonomický systém decentralizované sítě a tržišť, které využívá hodnotu nevyužívaného majetku spojováním potřeb a vlastnictví způsobem, který nepoužívá tradičního prostředníka*“ (Botsman, 2015).

Společná ekonomika je rozdělena do několika sektorů. Sektory, které se celosvětově nejvíce rozrůstají jsou:

- Ubytování – Platformy, kde jednotlivci sdílejí své domy či byty. Pro ubytování se nejčastěji používá Airbnb.
- Doprava – Aplikace, které spojují řidiče a cestující, za účelem sdílení cesty. Nejznámější platformou sdílené dopravy je Uber.
- Second hand – Zboží z druhé ruky. Prodává se zde převážně oblečení, knihy nebo domácí spotřebiče. Platforma, která je nejvíce využívána v obchodu mezi lidmi je eBay.
- Jídlo – Obchody prodávají různé balíčky surovin, které se nepodařilo prodat a byly by jinak vyhozeny. Snižuje se tím plýtvání jídlem (Satander, 2021).

1.1.3 On-demand economy

„On-demand economy“ je „*ekonomika postavená na přímé poptávce od zákazníka. Ukazuje, jakým směrem a způsobem se diversifikuje trh, jedná se o přirozenou nadstavbu ekonomiky sdílení (sharing economy)*“ (cityone, 2017). Jedná se o obchod, služby či produkty, které jsou postavené na poptávce zákazníka, který si sám požádá o nějaký produkt či službu. Jeho žádost je ihned vyřízena. Tento koncept je založen na okamžitém uspokojení zákazníka (Carroll, 2022).

Vaidya (2022) uvádí příklady, ve kterých se objevuje on-demand ekonomika. Jedná se o:

- Sdílená jízda – Uživatelé si v aplikaci daných platforem vyžádají dopravu z určitého místa na požadované místo. Nejznámější je Uber.
- Donáška jídla – Uživatelé si přes aplikaci objednájí jídlo z nějaké restaurace a přes donáškovou službu je jim jídlo předáno. U nás např. Dáme jídlo.
- Domácí služby – Lidé si mohou přes aplikaci objednat někoho, kdo jim například uklidí dům nebo jim opraví například spotřebič.

- Zdravotní služby – Platformy, které poskytují lidem virtuální péči o zdraví nebo motivují lidi ke zdravějšímu životnímu stylu.

1.2 Modely sdílené ekonomiky

Autoři Rachel Botsman a Roo Rogers uvádějí ve své knize mnoho různých příkladů sdílené spotřeby. Může to být např. výměnný obchod, bartering, výměna nástrojů, výměna oblečení, sdílení půdy, sdílení aut, sdílení kol, sdílené pracovní prostředí a mnoho dalších činností. Všechny tyto činnosti jsou i přes jejich odlišnost uspořádány do tří systémů, kterými jsou „product service systems“, „redistribution markets“ a „collaborative lifestyles“ (Botsman & Rogers, 2010, s. 97).

1.2.1 Product service systems

Myšlenka platit za užitek produktu, namísto vlastnit daný produkt, se rozšiřuje čím dál více. Lidé mají stále menší potřebu vlastnit vícero nástrojů, které ve finále použijí párkrát za život. Raději si proto daný nástroj půjčí na určitý časový úsek. Tato myšlenka je základ tohoto systému. Tento systém umožňuje společnostem mnohonásobně sdílet vlastní produkty jako mohou být například (sdílení aut či prádelny), nebo sdílet produkty, které jsou vlastněné soukromými vlastníky (Botsman & Rogers, 2010, s. 98). Výhodou tohoto systému je především ochrana životního prostředí, jelikož se dosáhne maximálního využití daného produktu. Systém se také stará o údržbu produktů, jejich recyklaci a v případě potřeby i o jejich výměnu (MJV, 2021).

1.2.2 Redistribution markets

Tento systém je zaměřen na přerozdělování produktů z míst, na kterých už nejsou potřeba, na místa, kde potřeba jsou. Je zde více metod, kterými lze produkty přerozdělit například volná výměna produktů, prodej produktů za body, prodej produktů za peníze, nebo to může být směsice těchto metod. Produkty jako jsou například makeupy, oblečení, knihy, hračky, nebo nějaké módní doplňky mohou být vyměněny za podobné zboží. Opět se jedná o systém, jehož cílem je ochrana životního prostředí, proto systém nabádá uživatele, aby místo vyhazování nepoužívaných produktů, tyto produkty raději prodávali a tím neplýtvali tolik zdrojů, které jsou potřeba na jejich výrobu (Botsman & Rogers, 2010, s. 98).

1.2.3 Collaborative lifestyles

Sdílení není jen u fyzických věcí jako jsou například auta či kola, ale také u věcí, které jsou nehmotné např. čas, dovednosti, prostory nebo peníze. Sdílením těchto věcí se zabývá systém „Collaborative lifestyles“. Výměna probíhá zejména na lokální úrovni, ale může také fungovat celosvětově díky internetu, který spojuje a koordinuje lidi po celém světě. U tohoto systému je vyžadována velká důvěra, jelikož základem této výměny jsou vztahy mezi lidmi a není to produkt jako takový, který byl u předchozích systémů (Botsman & Rogers, 2010, s. 100).

Motivace k těmto třem zmíněným systémům se pohybuje v rozmezí od šetření peněz po vydělávání peněz, od pohodlí po setkání se s přáteli, od šetření místa po šetření času, od pocitu být součástí komunity po děláni správných věcí. Všechny systémy spojuje udržitelnost životního prostředí, ale není to jejich hlavní myšlenka (Botsman & Rogers, 2010, s. 100).

1.3 Vývoj sdílené ekonomiky

„Myšlenka sdílení věcí, informací a jiných hodnot není žádným novým fenoménem, nýbrž je uskutečňována mezi lidmi zcela běžně, od nepaměti a je součástí fungování člověka ve společnosti. Příkladem může být nejen sousedská výpomoc v rámci, které si domácnosti vzájemně půjčují mouku či cukr nebo si vypomáhají při péči o děti, ale i institucionalizované formy sdílení představované knihovnami či půjčovnami se sportovním vybavením“ (Pichrt a kol., 2019, s. 246).

Dříve byla velká část směny prováděna mezi jednotlivci, kteří se mezi sebou znali. Byli to například lidé na vesnicích, kteří se mezi sebou většinou znají, a tak si půjčují a vyměňují různé suroviny či nástroje. Lidé na vesnici měli díky těmto sousedským vztahům důvěru, že věci, které si mezi sebou půjčují, jim budou následně vráceny v dobrém stavu (Sundararajan, 2016, s. 18). Velký rozmach sdílené ekonomiky přinesly technologie, díky kterým začalo fungovat sdílení na celosvětové úrovni. Už se nejednalo pouze o sdílení mezi lidmi v okolí. Díky technologiím bylo možné zjistit, jaké produkty jsou nadbytečné nebo nevyužívané a spojovali je s potřebami zákazníků (umio-prime, 2021).

Zásadní problém, který nastal při celosvětovém sdílení, byla nedůvěra mezi poskytovateli produktů či služeb a jejich potenciálními uživateli. Dnes je nedůvěra řešena převážně

recenzním systémem, kde potenciální uživatelé mohou podle recenzí zjistit, zda se jedná o spolehlivého poskytovatele, anebo se jedná o nějakého podvodníka (Deloitte, 2017). Dalším kladem, který pomohl ve vývoji sdílené ekonomiky byla udržitelnost životního prostředí. To je trend, který se v dnešní době dostal do popředí a je zaměřen na to, aby každá činnost byla v souladu s udržením a ochranou životního prostředí (umio-prime, 2021).

V České republice začala být sdílená ekonomika populární zejména na počátku 21. století, a to zejména díky velké recesi v letech 2008-2009. Tato recese sebou přinesla úpadek ekonomické aktivity a blahobytu lidí. Dostupnost určitého zboží se pro značné množství lidí snížila. Lidé proto začali sdílet vlastní majetek, čímž zmírnili dopad recese (Deloitte, 2017). Dalším faktorem, který pomohl k rozvoji sdílené ekonomiky je rozvoj internetu a mobilních aplikací. Dostupnost těchto systémů umožňuje lidem komunikovat bez ohledu na vzdálenost (Pichrt a kol., 2019, s. 246).

1.4 Typy trhů dle aktérů

Sdílená ekonomika funguje především ve formě e-commerce. To je „*proces nákupu a prodeje podporovaný elektronickými prostředky, primárně internetem. Elektronické trhy jsou spíše tržními prostory než fyzickými tržišti*“ (Kotler, 2007, s. 182). Výhodami pro kupujícího jsou zejména větší výběr a snadný a rychlý přístup k produktům. Výhodami pro prodávajícího jsou nižší náklady na výrobu, vysoká rychlost a efektivita, a také větší flexibilita (Kotler, 2007, s. 182-183). Hlavními doménami e-commerce jsou B2C, B2B a P2P (Kotler, 2007, s. 184).

1.4.1 Business-to-Customer (B2C)

V modelu B2C jsou společnosti v pozici prodejce a jednotlivci v pozici zákazníka. Cílem společnosti je získat co nejvíce zákazníků a udržet si je. Společnost se snaží co nejvíce zjednodušit a zpříjemnit zákazníkovi proces nákupu. Aby společnost zákazníka zaujala, je důležitá grafická podoba webových stránek, která by pro zákazníka měla být přehledná a zároveň by měla být zapamatovatelná a identifikovatelná. Forma B2C se používá především v maloobchodních prodejkách (Shoptet, 2022).

B2C je rozděleno do tří kategorií. První kategorií je poskytování informací potenciálním zákazníkům o produktech, které společnost nabízí na jejich webových stránkách. Druhá kategorie je zpětná vazba od zákazníků, kterou společnost může získat pomocí různých

formulářů a dotazníků. Poslední kategorií je vytvoření internetového obchodu, který je pro firmu nejdůležitější, jelikož přes internetový obchod bude získávat nové objednávky (Rostecký, 2011).

Kategorie produktů, ve kterých lidé nakupují nejvíce v modelu B2C jsou například cestovní služby, oděvy, počítačový hardware a software, spotřební elektronika, knihy, hudba a video, kosmetika a hygienické potřeby, potřeby pro dům a zahradu, květiny a dárky, sportovní náčiní a vybavení a také hračky (Kotler, 2007, s. 184).

1.4.2 Business-to-business (B2B)

B2B je obchodování dvou společností, kdy jedna své produkty prodává a druhá je kupuje. Většinou se při těchto obchodech jedná o materiál, který daná společnost dále potřebuje pro výrobu svých výrobků nebo jde o produkty, které společnost kupuje jen za účelem dalšího prodeje. Nejedná se však jen o výrobky, ale také o služby (WixEncyclopedia, 2022).

Pro účely tohoto trhu jsou vytvářena různá internetová tržiště, která pomáhají získat společností nové obchodní partnery. Pro společnosti je tento model výhodný zejména díky nižším nákladům, automatizaci a rychlosti objednávek. Nejvýhodnějším marketingovým nástrojem v tomto modelu jsou dobré vztahy mezi společnostmi, které silně ovlivňují celý nákup (Altaxo, 2022).

K získání nových zákazníků, uspokojování stávajících zákazníků a k dosažení vyšší nákupní efektivity a nižších cen používají B2B například aukční servery, obchodní sítě, on-line katalogy a stránky barterového obchodu (Kotler, 2007, s. 186).

1.4.3 Peer-to-peer (P2P)

Systém P2P je založen na rovnosti všech účastníků. Lidé, kteří obchodují mezi sebou mají většinou stejné zájmy, plat, věk a používají tento typ systému, aby mezi sebou sdíleli zboží či služby. Jedním z důvodů pro používání P2P platformem může být např. ušetření peněz zákazníků. Zákazníci, ale i prodejci, se dostanou do určité komunity lidí, kteří sdílejí stejné zájmy. Posledním důvodem je, že lidé mohou měnit role na trhu. Jeden den mohou být zákazníci a druhý den mohou být prodejci (Pryhodko, 2017).

„Peer to peer, tedy od člověka k člověku, je projevem tzv. sdílené ekonomiky, kdy je produkt, stroj nebo budova vlastněná fyzickou osobou propůjčená jiné osobě. Koncept je

založený na pronajímání, půjčování a obchodování se zbožím nebo službami. Základním principem je upozadění prostředníka, např. banky, hotelu nebo taxislužby“ (Hrabínová, 2022).

Metoda P2P se používá čím dál více. Můžeme to vidět i na stále rostoucí nabídce zboží, kdy si můžeme půjčovat běžné věci jako jsou auta, náradí, domácí spotřebiče či finanční prostředky. Další z možností je také pronajímat byty nebo nějaké prostory. Tyto věci jsou poměrně běžné ve sdílené ekonomice. Dnes si lze půjčit spoustu jiných věcí jako jsou například kabelky, oblečení nebo dokonce zvířata (Albinsson & Perera, 2018, s. 130).

1.5 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika má své výhody a nevýhody.

1.5.1 Výhody

Mezi výhody sdílené ekonomiky patří možnost efektivně využívat různé komodity, jelikož se sdílením využívá co největší možný potenciál daných produktů a není to tak, že by nám jen ležely zaprášené v garáži. Další výhodou je vyvolávání tlaku na zvyšování technické a informační gramotnosti lidí. Lidé, pokud se chtějí zúčastnit sdílení produktů, musejí používat internet a technologie. Zároveň sdílená ekonomika přináší nové nápady, jelikož propojuje účastníky, kteří mají nové nápady, ale nemají finanční prostředky, aby tyto nápady zrealizovali. Propojením účastníků dochází k tomu, že lidé mohou potkat někoho, komu se jejich nápad bude líbit a zároveň bude mít finanční prostředky na jeho uskutečnění (Flexioffice, 2018).

Lze říci, že sdílená ekonomika je tzv. win-win situace pro zákazníky a pro poskytovatele. Jelikož poskytovatel bude mít výnos z poskytování nějakého produktu či služby, kterou stejně nepoužívá a zákazník bude mít věc, kterou zrovna potřebuje a nevyplatí se mu ji kupovat na jedno použití, tudíž bude mít menší výdaje. Další výhodou sdílené ekonomiky může být interakce mezi lidmi. Uživatelé služeb jsou mezi sebou v kontaktu a vytvářejí si tím kolem sebe určitou komunitu lidí. Služba se také sama reguluje. Poskytovatelé dostávají recenze na základě komunikace, kvality produktu a dalších jiných oblastí. Tyto recenze mají za účel oddělit zrna od plev a pomoci uživatelům k výběru správného poskytovatele. Samozřejmě další výhodou je omezení negativních vlivů na životní prostředí. Dochází k menšímu plýtvání surovin, a také se snaží sdílená ekonomika využívat veškeré suroviny na 100 % (Scholzová, 2020).

Výhodou může být také flexibilita. Lidé často shánějí možnost přivýdělku. Díky sdílené ekonomice mohou mít lidé přivýdělek a nemusejí tak trávit hodiny zavření v kanceláři. Každý si může zvolit, čím by si chtěl přivydělávat a pomocí internetu si může vše zařídit. Díky velké nabídce mají zákazníci velký výběr produktů. Tyto produkty mohou mezi sebou porovnávat, a tím případně ušetřit peníze a získat tak co možná nejkvalitnější produkt. (Nasrudin, 2022).

Společnost Santander na svých stránkách rozděluje výhody do čtyř skupin:

Vyšší nabídka – Díky lidem, kteří nabízejí zboží a služby, které nepotřebují, se zvyšuje nabídka pro lidi, kteří shánějí určité produkty.

Úspora – Předměty zakoupené na trzích sdílené ekonomiky jsou většinou levnější než ty, které si kupujeme v obchodech. Zároveň je výhodou, že nemusíme vše kupovat prostřednictvím peněz, ale můžeme produkty vyměnit za nějaké předměty, které máme doma.

Udržitelnost – Předměty, které se obchodují mezi lidmi se více využívají, a proto není potřeba plýtvat tolik zdrojů na výrobu dalších podobných předmětů.

Péče o přírodu – Péče o přírodu se spojuje zejména se sdílenou dopravou, neboť tou dochází k menšímu znečištění přírody. Místo toho, aby na dané místo odjelo například deset aut, odjede na toto místo daleko menší počet aut (santander, 2021).

„Vzhledem k charakteru této části ekonomiky, jejíž realizace je nedílně spjata s využitím technologických (či online nebo digitálních) platforem, není překvapující, že vedle pozitiv, která s sebou sdílená ekonomika pro společnost přináší, její rozvoj doprovází též řada negativních aspektů“ (Pichrt a kol., 2019, s. 145).

1.5.2 Nevýhody

Jednou z největších nevýhod, které přináší sdílená ekonomika, je, že poskytovatelé služeb a produktů nejsou v pracovněprávním vztahu. Na poskytovatele se nevztahuje odstupné, zdravotní pojištění a prémie. Další nevýhodou, která navazuje na to, že poskytovatelé nejsou zaměstnanci, je chybějící zaměstnanecké vztahy a obchodní smlouvy. Tím dochází ke ztrátě daňových příjmů. Zároveň jsou transakce realizovány celosvětově, proto musí jednotlivé vlády nastavit určité regulační zásady a vytvářet postup pro legalizaci příjmů, které budou následně zdaňovány (Flexioffice, 2018).

Nevýhodou může být negativní dopad sdílení na ekonomiku. Příkladem může být služba Airbnb poskytující ubytování. Sdílené ubytování provozované ve velké míře v určité lokalitě může vést ke zvýšení cen nemovitostí. Zároveň dělají platformy konkurenci hotelovým službám, které ve většině případech nabízejí dražší služby než právě zmíněné sdílené ubytování. Další nevýhodou je nedostatečná právní regulace. Nedostatečná právní regulace je dobře vidět na společnosti Uber, která je součástí sdílené dopravy. Přestože většina poskytovatelů sdílené dopravy, používá tuto formu jako značnou část příjmu, jsou pod menší kontrolou ohledně dodržování pravidel než například běžní taxikáři. (Scholzová, 2020).

I přes to, že internet je stále bezpečnější místo, stále je možné být součástí podvodu. Platformy fungují na vzájemné důvěře mezi poskytovateli a uživateli. Proto se na těchto platformách objevují, a budou objevovat lidé, snažící se oklamat uživatele a získat něco pro svůj prospěch. Fakt, že sdílená ekonomika není tolik regulována, zvyšuje šance, že se něco takového může stát (Nasrudin, 2022).

„Existence těchto negativ je primárně důsledkem střetu rychle se rozvíjející oblasti ekonomiky, která je realizována prostřednictvím technologických platforem (tedy způsobem, který před 10 lety stál na počátku svého rozvoje) a současného stavu právní regulace napříč právními odvětvími“ (Pichrt a kol., 2019, s. 145).

2 Oblasti sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika je rozdělena do několika oblastí. Nejvyužívanějšími oblastmi jsou sdílená doprava a sdílené ubytování. To je zejména díky platformám Uber (sdílená doprava) a Airbnb (sdílené ubytování), které se většinou lidem vybaví jako první, když se řekne sdílená ekonomika. Další poměrně rozšířenou oblastí jsou sdílené finance, které se využívají stále více a více. Jelikož je sdílená ekonomika rozšířenou oblastí ekonomiky, vyskytuje se zde mnoho dalších oblastí jako jsou například sdílené pracovní prostředí, sdílené pracovní síly a mnoho dalších.

2.1 Sdílená doprava

Sdílená ekonomika má velký potenciál právě ve sdílené dopravě, kterou lze společně se sdíleným ubytováním zařadit mezi nejrozšířenější oblasti sdílené ekonomiky (Deloitte, 2017). Sdílená doprava je nastupující trend, který by mohl napomoci dopravním tepnám. Tím by se také snižovaly emise a neškodilo by to tolik životnímu prostředí. Také by došlo k zefektivnění přepravy lidí i nákladů (společněudržitelně, 2021).

Vlastnictví automobilu již není v mnoha městech prioritou. Důležitější je dostupnost dopravy než vlastnictví dopravního prostředku. Sdílená doprava je možnost využití několika aut, které jsou ve vlastnictví nějaké platformy či jednotlivce nebo společná jízda dvou a více osob (dobramesta, 2018).

Sdílená doprava má více částí, na které ji můžeme rozdělit. Nejčastěji se sdílená doprava objevuje ve formě „carsharingu“ neboli sdílení automobilů. Sdílet však nemusíme pouze automobily, ale také kola, lodě nebo koloběžky. Můžeme se také setkat s pojmem „ridesharing“, někdy také označované „carpooling“, kdy nesdílíme dopravní prostředek jako takový, ale cestu. Sdílet se však nemusí pouze cesta nebo dopravní prostředek, ale také parkovací místa (Albinsson & Perera, 2018, s. 103).

2.1.1 Carsharing

Carsharing neboli sdílení automobilů se stalo běžným druhem dopravy. Pro uživatele se vyplatí používat tyto služby, pokud za rok najezdí do deseti tisíc kilometrů. Většina platform poskytujících sdílené automobily má ve svém vozovém parku více druhů automobilů. Uživatelé si tak mohou vybrat právě to, které se jim nejvíce hodí a líbí. Existuje několik způsobů sdílení automobilů podle typu platformy:

- Round-trip carsharing – Poskytovatelé provozují flotilu aut. Uživatelé si auta rezervují dopředu přes mobilní aplikaci nebo webové stránky. Cena je určena rezervovanými hodinami a ujetými kilometry. Po použití se automobily vracejí na předem stanovené místo.
- Free-floating carsharing – Je podobný jako předchozí příklad, ale liší se tím, že se automobily rezervují a odevzdávají na jakémkoliv místě po celém městě. Kvůli tomu si uživatelé u tohoto typu sdílení, nemohou rezervovat auta dopředu.
- Peer-to-peer carsharing – Je to půjčování aut mezi lidmi (autonapul, 2022).

Výhodou carsharingu je úspora emisí ale také úspora financí. V poplatku, který musí každý uživatel uhradit za pronájem automobilu, je zahrnuto vše, co se s jeho vlastněním pojí, proto se uživatelé o nic nestarají a pouze používají automobil k přepravě (společněudržitelně, 2021).

Sdílení automobilů začalo být v České republice populární od roku 2013. Od té doby vzniklo několik společností zabývajících se sdílením automobilů (portálřidiče, 2022). V roce 2014 bylo v České republice 30 sdílených automobilů. V dubnu roku 2022 už bylo automobilů více jak 1500 (AČC, 2022).

V České republice je nejznámější carsharingovou společností firma Car4Way, která nabízí uživatelům 16 druhů automobilů a poskytuje přes 1000 automobilů po celé republice (Car4Way, 2022). Dalšími známými společnostmi jsou Autonapůl, AJO, Anytime a HoppyGo. V Plzni poskytují služby převážně společnost Karkulka, která pro Plzeň poskytuje 10 automobilů převážně značky Ford, a také společnost Autonapůl, která poskytuje 4 automobily značky Škoda.

„Podle zástupců společností nabízejících dopravní prostředky si na ně Češi postupně zvykají a čím dál tím více jich využívají. Rychlost se pak liší podle druhu prostředku. Na sdílená kola jsou již obyvatelé větších měst zvyklí, u sdílených aut je změna mindsetu společnosti složitější a například koloběžky jsou velmi kontroverzní v provozu i při parkování a lidé si na ně zvykají těžko“ (Langerová, 2021).

2.1.2 Ridesharing

Ridesharing, někdy se používá termín carpooling, je překládán jako spolujízda. „*Spolujízda je vlastně takové stopování naruby. Zatímco stopování se postavíte na krajnici silnice a se zdviženou rukou čekáte a doufáte, že vám zastaví nějaký ochotný a příjemný řidič, naopak u spolujízdy si vše domluvíte předem v klidu z domova (jak místo, tak i čas odjezdu a další detaily).*“ Za spolujízdu se na rozdíl od stopování platí za cestu. Stále se však jedná o levnější alternativu dopravy (ePojištění, 2022).

Spolujízda má jako ostatní druhy sdílené dopravy pozitivní dopady na životní prostředí. Podobně jako u carsharingu se snaží snížit počet automobilů na silnicích, ale pokouší se o to jiným způsobem. Lidé jezdí často v autech sami, přitom sdílí podobnou trasu s několika dalšími. Spolujízda se snaží o to, aby se tito lidé domluvili a jezdili společně v jednom autě, místo toho, aby každý cestoval sám (Liftango, 2020).

Největšími společnostmi zabývající se spolujízdou jsou Uber a Lyft, které fungují po celém světě. Člověk k jejich použití potřebuje pouze telefon, aplikace dané platformy a platební kartu (GCFGlobal, 2022). Lyft je druhou nejznámější platformou v oblasti spolujízdy. Funguje především v Americe a v Kanadě. Společnost klade specifické nároky na dopravní prostředky řidičů a má několik kategorií služeb (Davis, 2022).

Uber založil kanadský podnikatel Garrett Camp, který se inspiroval bondovským filmem Casino Royale. Ve filmu ho zaujal display telefonu, na kterém byla grafická ikona, která se pohybovala na mapě. Na stejný způsob chtěl Garrett Camp vytvořit něco nového s tím, že by si lidé zavolali odvoz a pomocí ikony na mapě budou moci sledovat, kde se jejich odvoz právě nachází. Nakonec z tohoto nápadu vznikl Uber (Stone, 2019, s. 27). Jedná se o službu, která je určena pro přepravu lidí po městě. Je podobná taxislužbě, ale k používání Uberu jsou zapotřebí moderní technologie. Vše se objednává a platí přes mobilní aplikaci, ve které se zákazníci předem dozví cenu jízdy (Polesný, 2017).

Proces toho, jak uber funguje, je popsán v pěti krocích. Nejdříve si cestující v aplikaci zadá, kam by se chtěl dostat. Aplikace cestujícímu ukáže několik, ze kterých si může vybrat tu, která mu vyhovuje nejvíce. Cestující porovnává varianty podle typu automobilu, podle ceny a také odhadovaného času vysazení. V dalším kroku dostane řidič upozornění, že si někdo objednal právě jeho. Dále už dochází k vyzvednutí cestujícího na místě, ve kterém se nachází, a k odvozu na místo určení. Na konci celého tohoto procesu se mohou cestující i řidič navzájem ohodnotit (uber, 2022).

V České republice jsou nejznámějšími společnostmi využívající spolujízdu Liftago a BlaBlaCar. Liftago, česká společnost, funguje na principu klasické taxislužby, přičemž jako řidič musíte disponovat licenci. Platforma funguje tak, že si zákazník zadá do aplikace místo vyzvednutí a cílovou adresu a začnou mu přicházet nabídky od taxikářů. Uživatel si poté vybere z nabídek taxikářů podle ceny, modelu automobilu a také recenzí, které získal řidič od předchozích zákazníků (Veselíková, 2017).

Druhou společností v České republice je francouzská společnost BlaBlaCar, která přišla do ČR v roce 2016. Platforma spojuje řidiče s volnými místy v autě a cestující na stejné trase. Snaha společnosti byla vyvinout bezpečné a důvěryhodné prostředí. Uživatelé mají své profily, na kterých mají svá hodnocení a hodnotit se může i komunikativnost jedince od „Bla“ po „BlaBlaBla“, z čehož vychází název BlaBlaCar (BlaBlaCar, 2022).

2.1.3 Bikesharing

Bikesharing neboli sdílená kola jsou rychle rozvíjejícím se trendem. Doplnuje systém hromadné dopravy a zrychluje pohyb městem s čistou stopou. Systémy sdílených kol se od klasických půjčoven liší tím, že jsou provozovány prostřednictvím sítě stanovišť, kde je možné kola vyzvednout a také zanechat v kteroukoliv denní či noční hodinu. Systémy opět fungují pomocí mobilních aplikací, ale také pomocí SMS, různých karet apod. (MHMP, 2018).

V České republice se Bikesharing objevil poprvé v roce 2007. Přišla s tím společnost Homeport. Později se v Česku objevovalo stále více platforem na sdílená kola jako jsou např. Velonet, OFO, OBIKE nebo URBO (akademimobility, 2022). Nejznámějšími společnostmi poskytující sdílená kola jsou v České republice Rekola a Nextbike. Projekt Rekola vznikl v roce 2013 v Praze s myšlenkou, že si každé město zaslouží systém sdílených kol. V systému byly použity stará repasovaná kola, proto se společnost jmenuje Rekola. Dále se začali rozrůstat do dalších větších měst v České republice ale i do zahraničí (Rekola, 2022).

Nextbike je společnost, která vznikla v Německu. Do České republiky ji přivedli v roce 2018 dva kamarádi, kteří znali Bikesharing ze zahraničí a chtěli tento model rozšířit i v České republice. Postupem času se společnost rychle rozrostla a k roku 2022 poskytuje přes 5000 tisíc kol a 500 e-kol ve 25 městech České republiky (Nextbike, 2022).

V Plzni funguje platforma sdílených kol Kolemplzně. Tato platforma poskytuje 80 kol po celé Plzni. Funguje od března do listopadu a přes zimu probíhá servis kol. Celý systém funguje přes mobilní aplikaci anebo přes webové stránky. Je možné si také kolo půjčit pomocí SMS (Kolemplzně, 2022).

2.1.4 Sdílené koloběžky

Sdílení koloběžek funguje na stejném principu jako sdílená kola. Nejsou ovšem tolik populární. Jsou dokonce města, která jsou zásadně proti sdíleným koloběžkám, a to zejména kvůli tomu, že lidé nechávají své koloběžky ležet všude možné (Kunst, 2022).

V České republice je několik společností poskytujících sdílené koloběžky. Mezi nejznámější patří Yoyoway, Bolt nebo Lime. V Plzni byly sdílené koloběžky představeny poprvé ve zkušebním systému v roce 2013. O tři roky později už byl celý systém spuštěn. Společnost poskytující tyto koloběžky se jmenuje Scoobike sharing a funguje jako obdoba sdílených kol, kdy si lidé půjčují koloběžky ze stojanů a na nejbližších stojanech koloběžku vrátí. Platforma má mnoho stojanů s koloběžkami na kampusu univerzity a také v centru města (Krynek, 2018).

2.2 Sdílené ubytování

Sdílené ubytování je dalším velice rozšířeným druhem sdílené ekonomiky. Lidé mohou pronajímat svoje nemovitosti, které zrovna nepoužívají a tím si vydělat nějaké peníze (Autovýlet, 2022). Nejznámější platformou pro sdílené ubytování je Airbnb. Důvod, proč je Airbnb tak populární je ten, že poskytovatelé zhodnotí svoji nemovitost více, než kdyby ji dlouhodobě pronajímali a pro uživatele této platformy je to zase výhodné tím, že zaplatí méně než např. v hotelu. Sdílené ubytování může být i neziskové jako je např. Couchsurfing nebo HouseSitMatch. V těchto platformách je lidem nabízené bezplatné krátkodobé bydlení. Používá se zejména v situacích, kdy majitelé nemovitosti potřebují, aby se jim po dobu jejich nepřítomnosti staral někdo o jejich dům či byt, nebo pokud se chtějí seznámit s novými lidmi (Deloitte, 2017).

Sdílené ubytování nabízí vysokou škálu ubytování od sdílených pokojů až po ostrovy. Existují čtyři hlavní druhy ubytování:

- Celé ubytování – Jedná se o pronájem celé nemovitosti, která obvykle zahrnuje ložnici, koupelnu, kuchyň a samostatný vchod.

- Soukromé pokoje – Jde o pronájem jednoho pokoje, kde má člověk soukromí, ale některé prostory sdílí s ostatními lidmi.
- Hotelové pokoje – Jedná se o hotelový pokoj, který může být buď soukromý nebo sdílený s někým dalším.
- Sdílené pokoje – Jde o sdílení pokoje s ostatními, stejně tak sdílení ostatních prostorů. Většinou jsou pokoje používány flexibilními cestovateli, kteří chtějí na cestách potkávat nové lidi (Airbnb, 2022).

2.2.1 Airbnb

Obrázek 1 - Logo Airbnb



Zdroj: Techsoup, 2023.

První myšlenka Airbnb byla v roce 2007, kdy se měl rodák z Bombaje, Amol Surve, zúčastnit Světového kongresu designu. Všechny hotely byly však plné, a tak se rozhodl, že si na noc pronajme byt. Pronajímatel daného bytu byl Joe Gebbi, který Survemu vysvětlil, že se snaží udělat platformu, která bude lidem poskytovat dočasné ubytování. Survemu se nápad líbil, a tak spolu udělali webové stránky AirBed & Breakfast (Stone, 2019, s. 7).

Airbnb je platforma, která poskytuje své ubytovací služby ve 191 zemích světa a v nabídce mají přes 2 miliony nemovitostí. Společnost sama nevlastní žádné nemovitosti, pouze propojuje lidi, kteří nemovitosti mají a nabízí je, s lidmi, kteří hledají většinou krátkodobé ubytování. Veškerá komunikace se provádí pomocí moderních technologií, kdy hostitelé i uživatelé mají své profily, které mají různé recenze poskytující informaci ostatním lidem o jejich důvěryhodnosti (Novák, 2022).

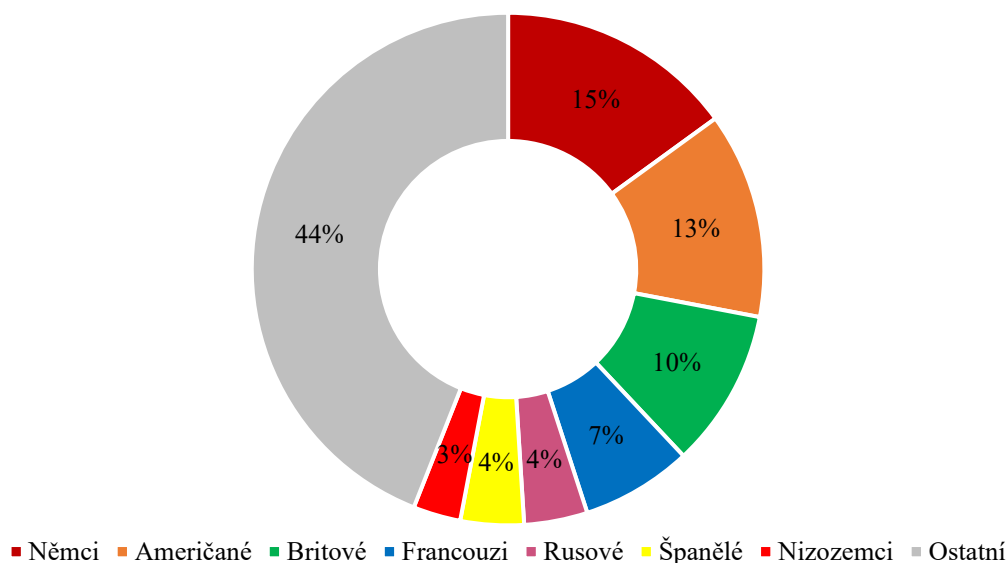
Airbnb má jako každá jiná platforma své výhody a nevýhody. Výhodou Airbnb může být například ubytování více osob. Hotely většinou nabízejí pokoje pro jednoho až čtyři lidi, ale pokud je potřeba pokoj pro více lidí, je to problém. Airbnb však nabízí velké množství ubytování, které jsou až pro dvanáct lidí. Další výhodou je, pokud se koná v blízkosti nějaká velká akce, hotely o tom vědí a snaží se v termínech akce zvyšovat své ceny, kdežto pronajímatelé platformy Airbnb nechávají své ceny konstantní. Nevýhodou této platformy může být, že se nejedná o hotel, takže uživatelé nemají určitý servis jako v hotelu a pokud mají ohledně něčeho otázky, musejí na odpověď od pronajímatele čekat delší dobu, než jim pronajímatel odpoví (Novák, 2022).

Peer-to-peer ubytování je ve světě velice populární. Mezi země, které nejvíce využívají sdílené ubytování patří Velká Británie, Lucembursko, Irsko, Malta, Nizozemsko, Belgie a Německo. Podle statistik je v těchto zemích 19 % a větší účast sdíleného ubytování k poměru k celkovému ubytování. Ve Velké Británii je to dokonce 34 %. V České republice máme podíl sdíleného ubytování 1 % a patříme k zemím s nejmenším podílem (zonky, 2018b).

V České republice používají uživatelé službu Airbnb zejména v Praze. Data českého statistického úřadu zaznamenala, že 80 % pobytů přes tuto platformu bylo provedeno právě v Praze. Z celkového počtu 1,16 milionu zahraničních turistů bylo nejvíce Němců, jak také ukazuje následující obrázek č. 2, a to 15 % všech turistů. Graf ukazuje 7 zemí, ze kterých používají cestující Airbnb v ČR nejvíce. Zbýlých 44 % jsou lidé z různých koutů světa (Vančura, 2020).

Obrázek 2 - zahraniční turisté používající airbnb v ČR

zahraniční turisté používající airbnb v ČR



Zdroj: Vančura, 2020.

2.2.2 Couchsurfing

Couchsurfing je založený na důvěře a sdílení. Základem je si v aplikaci vytvořit profil, který bude pravdivý ale zároveň kreativní, aby oslovil potenciální hostitele. Rozdílem oproti Airbnb je, že se za ubytování neplatí. Díky koronavirové epidemii byl však zaveden poplatek za členství, který by k roku 2022 měl být 2,39USD (kolem 50 Kč) a ročně to člena vyjde na 14,29USD (kolem 320 Kč). Kvůli těmto poplatkům lidé začali vyhledávat alternativy této platformy a třemi největšími konkurenty jsou BeWelcome, Couchers, Trustroots, které žádné poplatky nepožadují (Pasapusu, 2022).

V České republice se vyskytuje couchsurfing převážně v Praze a Brně. Podle portálu couchsurfing je v České republice více jak 200 tisíc hostitelů, kteří jsou ochotni poskytnout cestujícím své ubytování (couchsurfing, 2023).

2.3 Sdílené finance

Sdílená ekonomika se začíná prosazovat i jako forma financování. Příkladem může být crowdfunding nebo P2P lending. Půjčky se pomocí těchto systémů zprostředkovávají s nižšími transakčními náklady na párování dlužníků s věřiteli pomocí digitálních platforem (Deloitte, 2017).

Do oblasti sdílených financí můžeme zahrnout crowdfunding anebo také peer-to-peer lending. Ekonomická podstata těchto dvou systémů je stejná. Subjekty poptávající financování se střetávají se subjekty, které nabízejí přebytečný kapitál. Výhodou crowdfundingu a peer-to-peer lendingu je, že na financování dosáhnou i ty subjekty, které by za normálních okolností takové financování nezískaly, protože by v důsledku vysokých transakčních nákladů neměly možnost oslovit subjekty poskytující financování prostřednictvím on-line platform (Pichrt a kol., 2019, s.162).

2.3.1 Crowdfunding

Crowdfunding je způsob shromažďování peněz od skupiny investorů ve snaze získat kapitál k nějakému projektu. Cílem je získat pro daný projekt co nejvíce investorů, aby mohl být vůbec uskutečněn (Cemi, 2022). Díky většímu množství investorů poskytne každý z nich pouze malou částku a není to pro ně tolik rizikové, jako kdyby poskytovali vysoký úvěr jedné osobě. Mezi crowdfundingové společnosti můžeme zařadit např. Kickstarter, GoFundMe a Indiegogo (Deloitte, 2017).

Crowdfunding má různé modely, podle kterých může fungovat. Existují 4 modely:

- Donation-based – model, ve kterém osoby, které poskytují finance, neočekávají nějakou protislužbu, nebo odměnu, ale dělají to zadarmo. Obvykle se tento model nepoužívá a pokud ano, tak je to v neziskovém a uměleckém sektoru.
- Reward-based – model, kde naopak od Donation-based modelu poskytovatel financí očekává nějakou protihodnotu. Není to však finanční odměna, ale pouze nějaké poděkování, či výrobek daného podnikatele.
- Lending-based – model, který zahrnuje P2P lending, ale také variantu, kdy je dluh inkorporován do cenného papíru či dluhopisu.
- Equity-based – sofistikovaný model, ve kterém dostává investor obchodní podíl na financované společnosti např. ve formě akcie (Pichrt a kol., 2019, s. 187-188).

Platforma Kickstarter pomáhá lidem získávat peněžní prostředky pro jejich projekty. Platforma je oblíbená zejména díky jednoduchému používání, kdy si osoba v pozici dlužníka určí peněžní cíl a dobu, za kterou jej chce dosáhnout, a osoba v pozici investora má přehledné menu, kde si může vybrat mezi jednotlivými kategoriemi projektů jako jsou umění, design, filmy, jídlo, řemeslo atd. Pomocí této platformy se investovalo více než 7 miliard dolarů a to do více než 230 tisíc projektů (cemi, 2022).

Další platformou crowdfundingu je GoFundMe, která funguje podobně jako Kickstarter. Odlišností je však to, že se tento systém používá převážně pro charitativní účely. Způsob, který tato společnost používá je také výhodná pro neziskové organizace a podniky, které mají iniciativy založené na službách (cemi, 2022).

2.3.2 Peer-to-peer lending

Peer-to-peer lending (P2P půjčky) jsou půjčky, které mohou lidé získat od jiných lidí bez pomoci prostředníka jako je například banka. Platformy, na kterých je možné tyto půjčky získat, mají nastavené vlastní podmínky a také určité úrokové sazby, které používají podle bonity žadatele. P2P půjčky jsou více rizikové než půjčky u bank, ale za to jsou pro zájemce o půjčku více dostupné (Kagan, 2022).

P2P půjčky se v České republice začaly využívat teprve před pár lety, kdežto ve světě už tento systém funguje řadu let. Jednou ze zahraničních platforem je Estateguru, která se zabývá zejména půjčkami na nemovitosti. Na této platformě si mohou žadatelé vybrat z několika druhů půjček. Každý tento druh má své určité podmínky, které by měli žadatelé splňovat. Po ověření a splnění těchto podmínek jsou dané projekty zveřejněné na webových stránkách, kde si investoři mohou zvolit, do kterého projektu investují. Každý investor má ke svému účtu portfolio, aby mohl přehledně a na jednom místě vidět, do jakých projektů investuje a může si kontrolovat veškeré platby, které jsou mu vráceny (Estateguru, 2022).

V České republice je nejznámější platformou pro P2P půjčky Zonky. Funguje na stejné bázi jako ostatní systémy, kdy lidé půjčují lidem. Jedním rozdílem oproti zahraničním platformám je ten, že Zonky funguje v anonymitě. Skutečnou identitu uživatelů zná pouze společnost Zonky a uživatelé se mezi sebou rozeznají pouze na základě zvolených přezdivek (Zonky, 2018a).

Zonky funguje tak, že si žadatel o půjčku vybere, kolik si chce půjčit peněz, kdy Zonky povoluje půjčky od 20 tisíc do 1,2 milionu korun. V tomto rozmezí si žadatelé o půjčky zvolí, kolik by chtěli měsíčně splácet. Doba splácení je stanovena minimálně na 1 rok a maximálně na 10 let. Na základě těchto údajů systém vypočítá, kolik žadatel celkem zaplatí při daném ročním úroku. Nejčastější rozmezí úroků jsou od 4,99 % do 6,99 % (Zonky, 2022).

2.4 Sdílené pracovní prostředí

Jedná se o společné kancelářské prostory, jinak nazývané také coworking, kde si lidé mohou pronajmout své místo za nízkou cenu. Hlavní myšlenka tohoto systému je, pokud je někdo podnikatel a pracuje z domova, je pro něj důležité mít vhodné pracovní prostředí, které právě sdílené pracovní prostředí přináší. Zároveň podporuje kreativitu, jelikož se v těchto kancelářích mohou potkávat lidé z různých oborů (Pýcha, 2012).

Coworking používají i společnosti, které chtějí na určitou dobu vyčlenit své týmy pro práci na konkrétních úkolech. Společnosti, které v České republice poskytují sdílené pracovní prostředí jsou například Regus, Spaces, HubHub anebo plzeňská společnost Strom (CBRE, 2022).

Plzeňská společnost Strom se nachází 5 minut od náměstí Republiky. Sdílené prostory této společnosti nabízí klidové zóny pro obchodní jednání a meetingy. Má také střešní terasu, ze které je vidět na celou Plzeň. Uživatelé se nemusejí starat o občerstvení, neboť to je zajištěno po celou dobu přítomnosti v kanceláři. Lidé si podle plánu, který je dostupný na internetových stránkách společnosti, mohou vybrat jaký stůl nebo dokonce patro chtějí zarezervovat (Strom, 2022).

2.5 Sdílené pracovní síly

Sdílení pracovních sil znamená, že si lidé mohou objednat někoho na domácí práce, na práci na zahradě, sestavení nábytku anebo někoho na práci s elektřinou. Výhodou sdílených pracovních sil je vysoká míra flexibility pracovní doby. Platformy, které se objevují v této části ekonomiky jsou TaskRabbit a Freelancer (Deloitte, 2017).

Služba TaskRabbit se zabývá převážně poskytováním pracovní síly na domácí práce. Platforma funguje tak, že si lidé, co něco potřebují v aplikaci vyhledají přesně danou činnost a následně si z osob poskytujících danou činnost vyberou podle recenzí, zkušeností a ceny člověka, který bude pro ně nejpříjemnější. Lidé si mohou vybrat pracovníka na opravu domácích spotřebičů, poskládání nábytku, úklid, stěhování, nákup nebo práci na zahradě (TaskRabbit, 2022).

Platforma Freelancer je největší burzou freelancingu na světě, která propojuje více než 66 milionů zaměstnavatelů a freelancerů z více než 247 zemí, regionů a krajů. Prostřednictvím této služby mohou zaměstnavatelé najímat pracovníky přes vývoje softwarů, designu až po inženýrství, vědy, prodej nebo účetnictví. Platforma funguje tak,

že zaměstnavatel zveřejní projekt, na který se freelanceři přihlašují. Zaměstnavatel si potom vybere toho nejlepšího pro svůj projekt (Freelancer, 2022).

3 Praktická část

Praktická část se zaměřuje na společnost Karkulka PMDP, která v Plzni poskytuje sdílené automobily. Společnost Karkulka je součástí Plzeňských městských dopravních podniků a je to největší společností, která poskytuje sdílené automobily v Plzni. Pomocí získaných dat bude společnost popsána, vyhodnotí se výhody a nevýhody používání této platformy. Karkulka bude dále porovnána se společností Autonapůl, která je jednou z největších společností zabývajících se sdílenou dopravou v České republice, a která také působí v Plzni. Karkulka bude také porovnána s vlastněním vlastního automobilu. Pomocí zjištěných výsledků bude společnost zhodnocena.

3.1 Karkulka PMDP

Karkulka byla založena na podzim v roce 2018. Tato společnost je součástí Plzeňských městských dopravních podniků a zabývá se sdílením osobních automobilů pro jednotlivce, rodiny i podnikatele. Poznávací značkou této společnosti jsou červeně zbarvené automobily, které jsou volně dostupné v ulicích Plzně. Karkulka je primárně zaměřena na lidi, kteří nepotřebují nebo nechtějí vlastnit vlastní vozidlo, ale čas od času by rádi vyrazili třeba na výlet. Zároveň je platforma vhodná pro podnikatele, jelikož nabízené automobily mohou doplnit nebo dokonce nahradit podnikový vozový park a tím mohou podnikatelé ušetřit spoustu peněz. Je to jediný projekt, který je součástí Plzeňských městských dopravních podniků a umožňuje individuální dopravu (Karkulka, 2023).

3.1.1 Jak Karkulka funguje?

Pro začátek se musí uživatel zaregistrovat do mobilní aplikace Karkulka. Pro registraci je potřeba vyplnit příslušné údaje a přidat fotografii řidičského průkazu. Také se k uživatelskému účtu musí připojit platební karta, ze které se budou při používání strhávat peníze. Zároveň jsou při registraci zveřejněny podmínky pro využívání služby. Rezervování automobilů bude možné až po ověření registrace, které trvá několik hodin.

Samotné používání aplikace funguje tak, že si lidé najdou polohu jednotlivých automobilů a jejich dostupnost v jednotlivých zónách. Auta se rezervují na určitý čas a mohou být rezervovaná i na měsíc dopředu. Vůz je možné odemknout pomocí plzeňské karty, nebo telefonu s aplikací Karkulka. Klíče jsou schované uvnitř. Pro ukončení jízdy

musí být automobil zaparkovaný v příslušné zóně a rezervaci uživatel ukončí pomocí mobilní aplikace Karkulka nebo plzeňské karty. Vracet by se mělo čisté auto a alespoň se čtvrtinou nádrže. Pro tankování bude k dispozici nabitá tankovací karta (Karkulka, 2023).

3.1.2 Vozový park

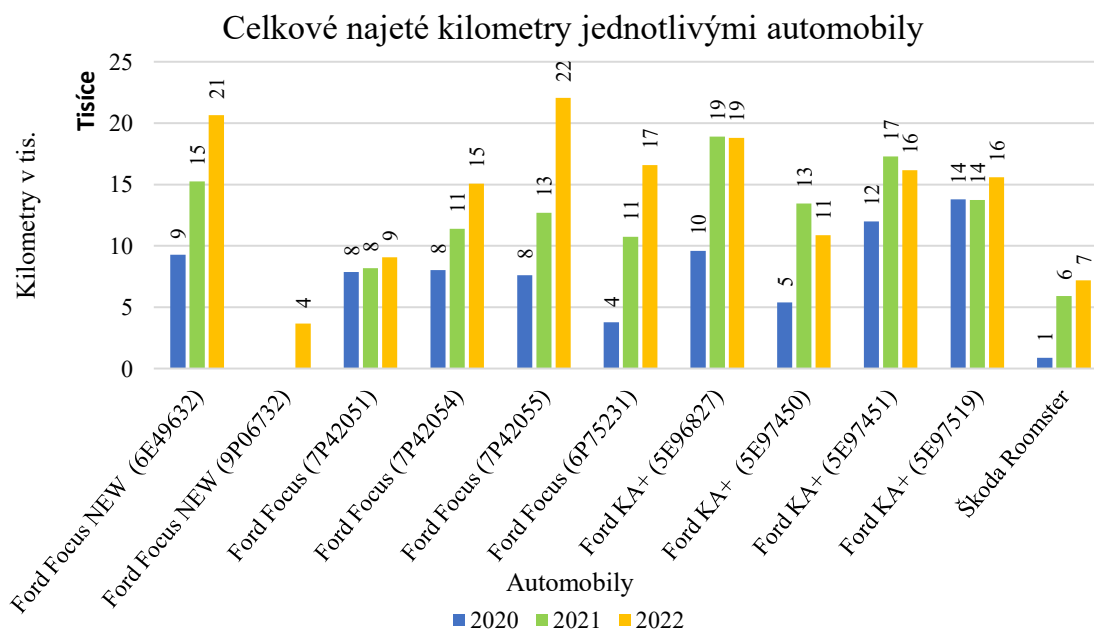
Vozový park společnosti se skládá z 10 automobilů, které jsou:

- 5x Ford Ka+,
- 2x Ford Focus combi,
- 2x Ford Focus combi NEW (nová verze),
- Škoda Roomster,

Nejčastěji používané jsou auta Ford Ka+ a Ford Focus combi. Lidé si je půjčují v závislosti na jejich potřebě. Pokud se jedná o několikahodinové půjčení, většinou volí značku Ford Ka+, jelikož je to nejlevnější dopravní prostředek z nabídky. Při delších rezervacích např. na víkend se naopak nejčastěji rezervují vozidla Ford Focus combi, která jsou na delší trasy a rodinné výlety pohodlnější. Škoda Roomster je firemní automobil, který během své pracovní doby využívají zaměstnanci a po skončení pracovní doby je volně dostupný pro veřejnost. S tímto přístupem se snaží Karkulka pracovat i do budoucna, přičemž se snaží u svých zaměstnanců prosadit to, aby byly služební vozy po skončení pracovní doby dostupné pro veřejnost. Tím se zvýší užitek každého automobilu na maximum. Pracovníci s tím však příliš nesouhlasí, jelikož se nechtějí se svým vozem dělit s neznámými lidmi. S tím také souvisí rozšiřování vozového parku, do kterého společnost nechce přidávat nová auta, ale spíše se snaží o to, aby se sdílely ta, která mají zaměstnanci k dispozici (L. Vitr, osobní komunikace, 16. 3. 2023).

Obrázek č. 3 ukazuje najeté kilometry jednotlivých automobilů za určité roky. Celkový počet najetých kilometrů všech aut dohromady je 362 530 km. Většina automobilů má vzestupnou tendenci a každý rok najede více kilometrů než ten předchozí. Na grafu lze také vidět, že jeden z novějších typů vozidla Ford Focus byl přidán až v roce 2022. Tento automobil byl přidán do provozu, aby nahradil vozidlo Ford Focus se značkou 7P42051, které bylo vyřazeno z důvodu nehody (L. Vitr, osobní komunikace, 16. 3. 2023). V grafu lze vidět vyřazené vozidlo na třetí pozici zleva.

Obrázek 3 - celkové najeté kilometry jednotlivými automobily



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

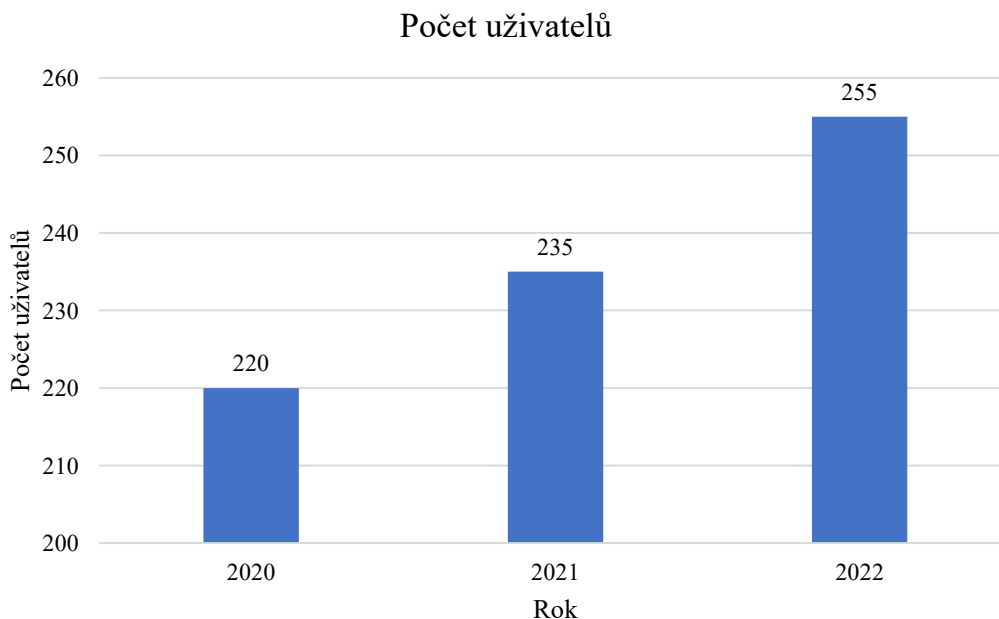
Po celé Plzni je celkem 9 parkovacích zón, kde je možné automobily ponechat. Tyto zóny jsou v podstatě stejné od spuštění projektu. Současné zóny se spíše rozšiřují o nějaké ulice, než aby se přidávaly nové zóny. Podle analytika Luboše Vintra (osobní komunikace, 16. 3. 2023) nemá podnik potřebu přidávat nové zóny, jelikož stávající jsou dostačující a pokrývají všechny důležité oblasti města Plzně. Rozšíření probíhá dle požadavků uživatelů, kteří v aplikaci žádají o zavedení oblastí parkování i v ulici kde žijí či pracují. Zaměstnanci dále zjišťují, zda by tyto požadavky byly uskutečnitelné a zda by se jim vůbec vyplatilo zónu rozšiřovat. Jeden takový problém už nastal v centru Plzně, kdy jedna společnost nesouhlasila s tím, aby přes jejich firemní parkoviště vedla parkovací oblast pro sdílené automobily. Výsledkem bylo, že k rozšíření sice došlo, ale muselo se zónu rozšířit okolo dané společnosti. Všechna parkoviště se využívají podobně. Nejméně používaná oblast jsou Skvrňany, kde se většinu času nachází jeden automobil. Nejvíce využívané oblasti jsou u hlavního vlakového nádraží, centrum Plzně a Lochotín. Nejvíce automobilů se nachází v centru Plzně, jelikož si lidé půjčují auta právě k tomu, aby dojeli do centra, tam vozidla nechají a zpátky jedou například tramvají, proto musejí zaměstnanci Karkulky často převážet vozy z centra do jiných oblastí, aby byly dostupné po celé Plzni (L. Vintř, osobní komunikace, 16. 3. 2023).

3.1.3 Vývoj společnosti

Nejvíce uživatelů se do systému registrovalo v roce 2018, kdy společnost začala provozovat svoji činnost. Společnost Karkulka byla po svém startu velice aktivní na sociálních sítích a každému, kdo se zaregistroval do dvou měsíců od vzniku společnosti, dala 200 Kč na vyzkoušení jejich systému. Zároveň se nově registrovaní uživatelé zapojili do losování o hodnotné ceny. Díky tomu počet uživatelů vzrostl rychlým tempem. Na druhou stranu, počet uživatelů, kteří opravdu využívali sdílené automobily, bylo v poměru s registrovanými uživateli málo. Každým rokem byla čísla registrovaných nižší a nepomohly ani speciální nabídky, které společnost vytvářela. Jednou z nabídek byla například cesta na vánoční trhy do Německa, která byla za výhodnější cenu (L. Vintr, osobní komunikace, 16. 3. 2023).

Počet registrovaných se pohybuje ve stovkách uživatelů, což také znázorňuje obrázek č. 4. Tich, kteří používají služeb sdílené dopravy alespoň jednou měsíčně, je značně méně a jejich počet se pohybuje okolo 15 až 20 % z celkového počtu zaregistrovaných uživatelů. Také se v systému objevuje spousta nedokončených registrací, které bývají nejčastěji přerušené v krocích, kde si musejí uživatelé nahrát do aplikace fotografii řidičského průkazu, nebo nahrát číslo kreditní karty, ze které se budou lidem odečítat peníze při používání. Tyto kroky jsou pro mnoho lidí důvodem, proč sdílenou dopravu nevyužívají (L. Vintr, osobní komunikace, 16. 3. 2023).

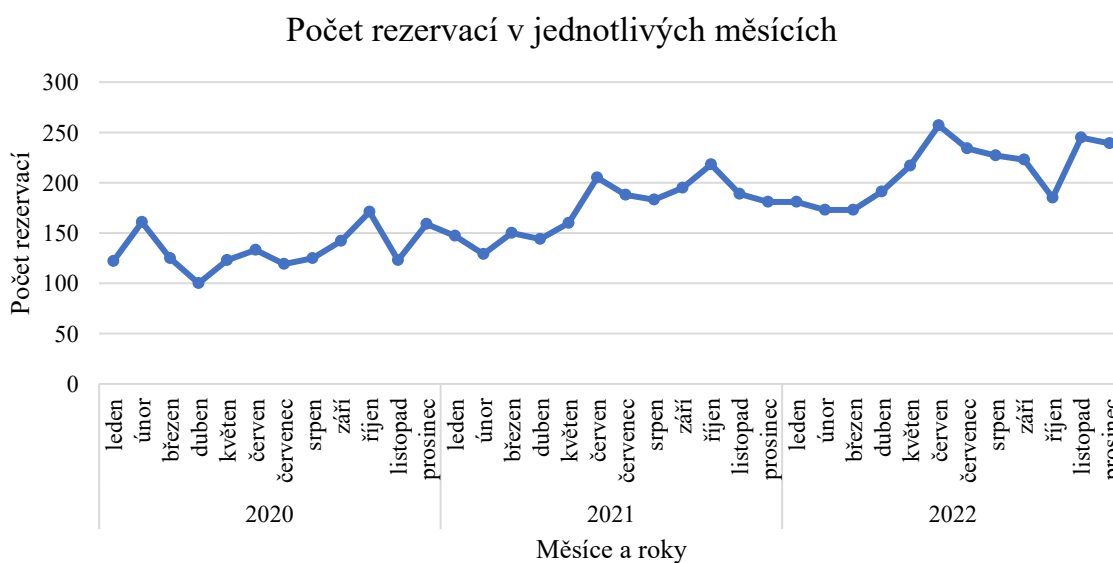
Obrázek 4 - počet uživatelů



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Na obrázku č. 5 lze vidět vývoj počtu rezervací v letech 2020 až 2022 za jednotlivé měsíce. Celkem se za tyto tři roky udělalo 6 237 rezervací. Počet rezervací má vzestupnou tendenci. V roce 2020 bylo zaznamenáno 1 603 rezervací. V roce 2022 počet rezervací vzrostl na 2 545, což je o 942 rezervací více než před dvěma lety. Na obrázku je také vidět, že rok 2020 neměl výrazně odlišné hodnoty v jednotlivých měsících. Naopak na zbylých dvou rocích lze vidět nižší počty rezervací ze začátku roku, kdy hlavní nárůst rezervací probíhá v červnu. Červen a celkově letní dny lákají zákazníky nejvíce, jelikož během letního období jezdí lidé na dovolené a výlety a k tomuto účelu využívají automobily společnosti Karkulka. Na začátku roku lidé nikam nejedí a používají auta převážně na přepravu po městě nebo například na nákupy.

Obrázek 5 - počet rezervací v jednotlivých měsících



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

System Karkulka lidé využívají pro přepravu po městě nebo na nějaké výlety. Jedná se o rezervace na několik hodin, ale také na několik dní. Časový horizont těchto rezervací je možné vidět na obrázku č. 6, který zobrazuje počet rezervací v letech 2020-2022, které jsou na určité časové úseky. V grafu je znázorněno pouze pár časových horizontů, které zákazníci využívají nejčastěji. Nejvíce rezervací bylo vytvořeno na dvě hodiny a bylo jich celkem 1 151. Lidé si půjčují vozidla nejčastěji v časovém horizontu mezi půl hodinou až dvanácti hodinami. Graf také znázorňuje počty lidí, kteří si rezervují auta na jeden, dva a tři dny. Nejdelší časový úsek, na který si nějaký zákazník vozidlo rezervoval, byl 390 hodin. To je v přepočtu 16 a čtvrt dne.

Obrázek 6 - Časový horizont rezervací v letech 2020-2022



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

3.1.4 Ceník

Ceny se od sebe trochu liší v závislosti na tarifu, který uživatel používá. Zákazníci mají možnost vybrat si mezi třemi tarify, které jsou:

- Základní tarif,
- Smart tarif,
- Smart tarif+.

Tyto typy tarifů mají stejné to, že každý má dvě pevné sazby. Jejich cena však závisí na druhu tarifu, který zákazník používá. Tyto sazby jsou:

- Hodinová sazba (Kč/h),
- Sazba podle počtu najetých km (Kč/km).

Ceny při užívání základního tarifu jsou zobrazeny v tabulce č. 1. Obě tyto pevné sazby se poté sčítají dohromady podle toho, na jak dlouhou dobu je rezervace dělaná a kolik ujede zákazník km v době rezervace.

Pokud by si například půjčil vozidlo Ford Ka+ na 6 hodin a ujel by 100 km, zaplatil by celkovou cenu 960 Kč (6 hodin = $60 * 6 = 360$, 100 km = $100 * 6 = 600$, $360 + 600 =$

960). Tuto částku si může každý spočítat sám předtím, než si automobil zarezervuje a přesně zjistí, kolik ve finále zaplatí, jelikož jsou sazby pevné a záleží jen na časovém horizontu rezervace a celkovém počtu ujetých kilometrů (Karkulka, 2022a).

Tabulka 1 - Základní tarif

Automobil	Hodinová sazba	Sazba podle najetých km
Ford Ka+	60 Kč/h	6 Kč/km
Ford Focus Combi	70 Kč/h	7 Kč/km
Ford Focus Combi New	70 Kč/h	7 Kč/km
Škoda Roomster	60 Kč/h	6 Kč/km

Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Při použití smart tarifů platí zákazníci měsíční paušál. Cena měsíčního paušálu je uvedena v tabulce č. 2. Smart tarif+ mohou používat pouze uživatelé, kteří mají roční předplatné na MHD v Plzni (vnitřní zóna P) (Karkulka, 2022a).

Tabulka 2 - měsíční paušál

	Smart tarif	Smart tarif+
Měsíční paušál	150 Kč/měsíc	75 Kč/měsíc

Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Výhodou používání smart tarifů je levnější hodinová sazba a sazba podle najetých kilometrů. Ceny za použití těchto typů tarifů jsou znázorněny v tabulce č. 3. Ceny jsou pro oba tarify stejné. Rozdílem je pouze cena měsíčního paušálu, který je u smart tarifu+ o polovinu levnější, ale na druhou stranu je potřeba mít roční předplatné na MHD, které také něco stojí (Karkulka, 2022a).

Pokud by si zákazník půjčil vozidlo Ford Ka+ za stejných podmínek jako u základního tarifu, tedy na 6 hodin, a najel by 100 km, zaplatil by v tomto případě pouze 800 Kč ($6 \text{ hodin} = 6 * 50 = 300$, $100 \text{ km} = 100 * 5 = 500$, $300 + 500 = 800$).

Tabulka 3 - Smart tarif a Smart tarif+

Automobil	Hodinová Sazba	Sazba podle najetých km
Ford Ka+	50 Kč/h	5 Kč/km
Ford Focus Combi	60 Kč/h	6 Kč/km
Ford Focus Combi New	60 Kč/h	6 Kč/km
Škoda Roomster	50 Kč/h	5 Kč/km

Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Společnost Karkulka má v systému nastavené sazby na delší časový horizont jako je například na jeden, dva, tři a více dní. Tyto sazby slouží ke zvýhodnění ceny při používání vozidel na delší časový úsek. V tabulce č. 4 jsou ceny těchto sazeb znázorněny.

Tabulka 4 - Dlouhodobé sazby

	Ford Ka+/Škoda Roomster	Ford Focus Combi/Combi New
1 den	650 Kč	900 Kč
2 dny	1 150 Kč	1 400 Kč
3 dny	1 750 Kč	2 050 Kč
7 dní	3 700 Kč	4 450 Kč
14 dní	6 900 Kč	8 250 Kč

Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Tyto sazby se v systému aktivují automaticky podle toho, která ze sazeb je pro uživatele výhodnější. Pokud by si zákazník půjčil vozidlo Ford Focus se základním tarifem na dvanáct hodin, zaplatil by za tuto rezervaci 840 Kč, jelikož by zákazník zaplatil podle tabulky č. 1 za automobil Ford Focus 70 Kč/h. Cena 840 Kč je méně než cena sazby za jeden den, která činí 900 Kč. Proto se v tomto případě počítá cena podle hodinové sazby. Pokud by si zákazník půjčil auto za stejných podmínek na třináct hodin, zaplatil by 910 Kč. To je o 10 Kč více než by zaplatil za sazbu na jeden den, a proto v takovém případě systém automaticky přehodí z hodinové sazby na dlouhodobou a zákazník zaplatí pouze 900 Kč. Cenu 900 Kč zákazník zaplatí, pokud si vozidlo půjčí na třináct a více hodin. Rezervace na více než 24 hodin by opět počítala s hodinovou sazbou. Při rezervaci na 25 hodin by zákazník za stejných podmínek zaplatil 970 Kč. Základem je sazba na jeden

den, tedy 900 Kč a k tomu se připočítá sazba na jednu hodinu, tedy 70 Kč. Hodinová sazba bude platit pouze do té doby, než cena za rezervaci překročí hodnotu sazby na dva dny, pak by se sazba opět přehodila z hodinové na dlouhodobou a takhle to funguje stále dokola i s rezervacemi na delší časový úsek (L. Vintr, osobní rozhovor, 16. 3. 2023).

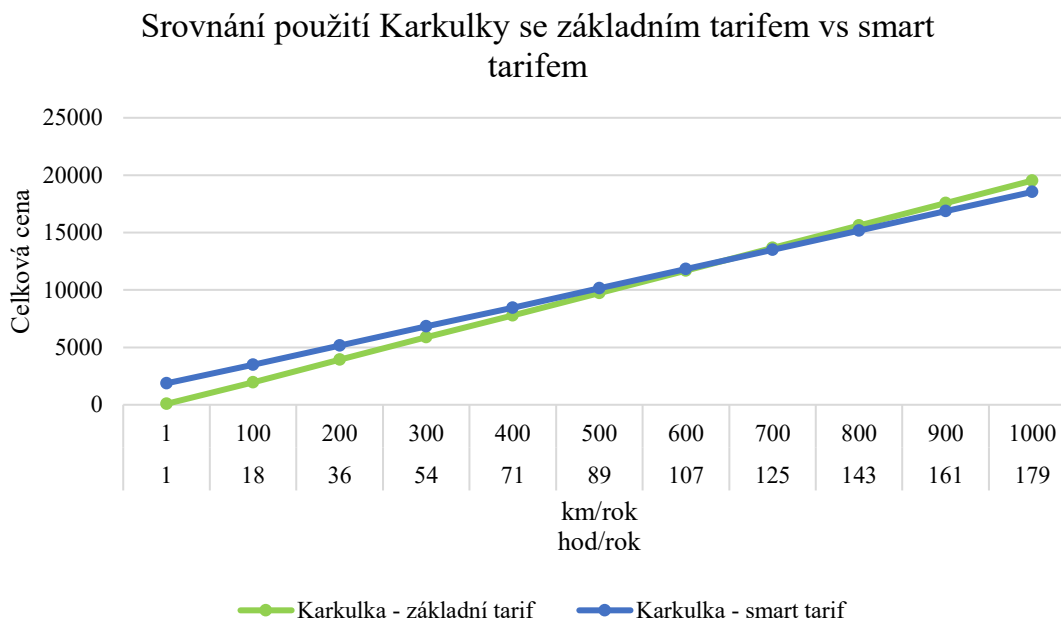
Hlavním cílem dlouhodobých sazeb, které Karkulka poskytuje zákazníkům, je ušetřit zákazníkům peníze za rezervace. U rezervací na delší časový úsek se počítá s tím, že se vozidlo nebude používat po celou dobu, ale že bude po nějakou dobu zaparkované. Čas, po který uživatel nebude dané vozidlo používat, se snaží společnost vykompenzovat zvýhodněnou dlouhodobou sazbou, aby zákazníci neplatili tolik peněz při nepoužívání automobilu. Kdyby si lidé půjčovali automobily například na týden a více, platili by spoustu peněz i v době kdy by auto nepoužívali, a to by mohlo připomínat vlastnictví vlastního automobilu, protože by majitelé aut platily peníze za údržbu, přestože by automobil nepoužívali.

3.1.5 Srovnání základního tarifu se smart tarifem

Obrázek č. 7 znázorňuje cenu při použití základního tarifu a smart tarifu. Zákazník, který používá smart tarif po celý rok, zaplatí 1 800 Kč/rok. Těchto 1 800 Kč/rok představují fixní náklady. Variabilní náklady, které uživatelé platí za hodinovou sazbu a za sazbu podle počtu najetých kilometrů jsou nižší, a proto i celkové variabilní náklady jsou nižší než při základním tarifu. Spojnice se protínají v bodě 630 km/rok a 117 hod/rok. Cena, kterou uživatel zaplatí při najetí 630 km za rok a při rezervacích na 117 hod za rok, je pro obě varianty totožná, a to 12 600 Kč za rok. Do této doby by bylo pro zákazníka výhodnější používat základní tarif. Pokud by uživatel najel více kilometrů nebo rezervoval automobil na více hodin, bylo by pro něj výhodnější používat systém Karkulka se smart tarifem.

Při používání smart tarifu platí zákazník peníze, i přes to že služby Karkulky vůbec nevyužívá. Pokud by například uživatel nepoužil Karkulku dva měsíce, stále by zaplatil 300 Kč za měsíční paušál. Proto pokud zákazník neplánuje používat Karkulku pravidelněji, ale pouze jednou či dvakrát do měsíce, vyplatí se mu spíše využít základní tarif.

Obrázek 7 - srovnání použití Karkulky se základním tarifem vs smart tarif



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Srovnání tarifů ukázalo, jaký tarif by měli zákazníci používat pro vlastní potřeby, aby jejich náklady na službu Karkulka byly co nejnižší. Čím více kilometrů za rok uživatelé najezdí, tím více se jim vyplatí používat smart tarif. Pro občasné použití systému Karkulka záleží na počtu kilometrů, které plánují zákazníci ujet, a také na množství hodin, na které si vozidla rezervují.

Možností je použít i smart tarif +, který je ještě výhodnější než obyčejný smart tarif. Fixní cena při použití tohoto tarifu je 900 Kč/rok. Uživatel však musí mít roční předplatné na MHD v Plzni (vnitřní zóna P). Roční předplatné stojí 4 254 Kč (pmdp, 2023). To je značně více, než kolik by zaplatil zákazník za měsíční paušál za rok. Pokud by tedy zákazník kupoval roční předplatné na MHD jen kvůli Karkulce, tak by se mu spíše vyplatilo používat obyčejný smart tarif.

3.1.6 Výhody využití karkulky

Výhodou používání systému Karkulka je ušetření peněz pro ty, kteří necestují pravidelně. Vlastnění automobilu je finančně náročné, jelikož jenom samotná cena automobilu je velice vysoká. Do těchto nákladů se musejí počítat různé opravy, kontroly a pohonné hmoty (Karkulka, 2023). Karkulka od svého počátku v roce 2018 změnila ceny svých služeb pouze dvakrát a vždy se jednalo o navýšení o 10 Kč na hodinu. Na dnešní poměry

mají poměrně nízké ceny a všímají si toho i zaměstnanci společnosti Karkulka, kteří tvrdí, že při ceně, kterou zákazníkům nabízejí, nemají takové zisky, které by si představovali (L. Vintr, osobní rozhovor, 16. 3. 2023).

Další výhodou je jízda bez starostí. Majitelé automobilů řeší spoustu věcí od pojištění, technické kontroly, přezouvání pneumatik, údržbu až po nákup dálniční známky. Při používání sdílené dopravy od Karkulky, využívají uživatelé vozidla pouze pro přepravu a nestarají se o náležitosti spojené s vlastněním vlastního automobilu. Vozy jsou vybavené dálničními známkami, jsou pojištěné a mají tankovací kartu. Jednou ročně také dochází k pravidelnému servisu, aby byla auta v dobrém stavu. Pokud se se zapůjčeným dopravním prostředkem stane nějaká nehoda, musí se ihned ohlásit společnosti, která začne problém řešit a také přivolat na místo nehody policii ČR bez ohledu na rozsah škody. Automobily jsou na tyto události pojištěné povinným ručením a také havarijním pojištěním, které je do výše 5 000 Kč nebo 5 % ze vzniklé škody. Uživatelé přebírají při rezervaci veškerou odpovědnost a na způsobené škodě se podílí až do výše spoluúčasti poskytovatele na pojistném plnění, pokud však pojišťovna toto plnění poskytne (karkulka, 2022b). Pokud je nehoda menší, kdy je například auto poškrábané, stačí s ním dojet do vozového parku a tento problém oznámit společnosti. Podle velikosti škody se firma rozhodne, zda auto ještě ponechá k používání, nebo jestli jej rovnou pošle na servis. Při větších nehodách, kdy je auto nepojízdné, zařídí vše personál Karkulky. Uživatelé musejí pouze škodu oznámit. Podle získaných dat se nějaké větší nehody stávají 2krát až 3krát do roka (L. Vintr, osobní rozhovor, 16. 3. 2023).

Třetí výhoda opět úzce souvisí s šetřením peněžních prostředků. Pokud mají lidé doma automobil, platí za něj celý rok i když automobil ve skutečnosti nepoužívají. Vlastníci automobilu musejí platit povinné ručení, pojištění, pokud nějaké mají, a jednou za čas zaplatit věci spojené s údržbou. Při sdílené dopravě, nejen u Karkulky, lidé platí za auto jen v době, kdy ho reálně používají, čímž ušetří spoustu peněz (Karkulka, 2023).

Další výhoda je spojena s ekologickým přístupem. Lidé, kteří nepotřebují například jezdit pravidelně do práce, by mohli používat, místo vlastního automobilu, automobil sdílený. Tím by jezdilo méně aut a také by se tím uvolnily silnice.

S vozy poskytovanými Karkulkou je možné jezdit i do zahraničí. Cesta do zahraničí se však musí předem oznámit, jinak je zákazník sankciován pokutou ve výši 20 000 Kč. Výhoda to může být převážně v letním období, kdy lidé jezdí často na dovolenou k moři.

Možnost jezdit do zahraničí využívají i společnosti, které posílají své zaměstnance na zahraniční pracovní cesty. Jednoduše si auto zarezervují na potřebnou dobu a na konci dovolené či pracovní cesty opět vrátí automobil alespoň se čtvrtinou nádrže zpět do příslušné parkovací zóny (Karkulka, 2023).

3.1.7 Nevýhody využití karkulky

Jednou z nevýhod využívání Karkulky je pohodlí. Pokud uživatelé nebydlí poblíž parkovacích zón, musejí si pro auta zajít klidně i několik stovek metrů, a zároveň musejí na konci rezervace automobil vrátit zpět do příslušných parkovacích oblastí. Toto může být pro některé lidi důvodem, proč jezdí radši vlastními dopravními prostředky a nevyužívají sdílenou dopravu.

Společnosti se už několikrát stalo, že v jeden čas byly rezervované veškeré vozy. Stává se to výjimečně, ale je to věc, se kterou musí uživatelé počítat. Lidé tomu mohou předejít tím, že si zarezervují automobil na několik dní, či týdnů dopředu, ale pokud se rozhodnou z minuty na minutu, že si dnes půjčí auto, může se stát, že žádné nebude dostupné, a proto budou muset zvolit jinou alternativu dopravy, nebo své plány dokonce zrušit.

Nevýhodou také je, že pokud uživatel přesně neví, na jakou dobu bude automobil potřebovat, může si ho rezervovat na delší časový úsek. V aplikaci následně může předčasně ukončit svoji rezervaci, ale peníze, které zaplatil za rezervaci podle časové sazby, se mu nevrátí. Jelikož se denní sazby pohybují ve stovkách korun, může předčasné ukončení rezervace, která je ukončena například několik dní předem, znamenat, že zákazník přijde i o pár tisíc korun. Na druhou stranu, pokud chce uživatel rezervaci prodloužit, nesmí být vozidlo rezervované někým jiným, jinak by si musel najít jiné vozidlo k zapůjčení (Karkulka, 2023).

3.1.8 Srovnání sdílené dopravy společnosti Karkulka s vlastnictvím automobilu

Jak bylo zmíněno v předchozích kapitolách, společnost Karkulka sebou přináší mnoho výhod, ale také nevýhod. Faktorů, které rozhodují o tom, zda používat sdílenou dopravu nebo ne, je mnoho. Největším faktorem pro mnoho lidí je určitě cena. Tato kapitola se bude zaměřovat především na srovnání cen mezi sdílenou dopravou a vlastnictvím automobilu.

Ceny, které nabízí společnost Karkulka, byly zobrazeny v kapitole ceník. Jsou to pevné částky, jejichž výsledná cena se odvíjí pouze od toho, na kolik hodin je rezervace

vytvořena a kolik kilometrů během rezervace zákazník ujede. Ostatní náklady se uživatelů netýkají. Vlastnictví automobilu má však mnoho nákladů, které jsou individuální. Je tedy složité udělat celkové srovnání, jelikož náklady na vlastní automobil má každý jiné.

Vlastnictví automobilu je doprovázeno mnoha náklady, se kterými musí každý počítat, aby si udržel své auto v dobrém stavu. Někdo má tyto náklady nižší a někdo vyšší. Základní náklady spojené s vlastnictvím automobilu jsou vypsány v tabulce č. 5. Hodnoty v tabulce jsou aktualizované pro rok 2022.

Pořizovací cenu vozidla je určena pomocí průměrné ceny vozidla Škoda Octavia vyrobené v roce 2017 podle internetového portálu kurzy.cz. Doba provozu 7 let je zvolena podle kalkulačky, kterou používá společnost Karkulka. Pomocí této kalkulačky byla také určena prodejní cena automobilu. Karkulka k prodejní ceně neměla žádný výpočet, jelikož prodejní cenu většinou určují odborníci na základě současného stavu vozidla, proto byla pro výpočet prodejní ceny zvolena prodejní cena, kterou měla Karkulka zvolenou a byla vydělena pořizovací cenou vozidla, kterou také využívala Karkulka pro své výpočty. Číslo, které vyšlo bylo vynásobeno pořizovací cenou, která je zobrazena v tabulce č. 5, tedy 350 000 Kč a prodejní cena vyšla v hodnotě 80 000 Kč.

Roční nájezd byl zvolen také stejný, jaký používá společnost Karkulka. Cena pohonných hmot byla určena pomocí průměrné ceny pohonných hmot v Plzni. Ceny ostatních nákladů byly použity podle internetového portálu Echo24.cz, který ve svém článku popisoval průměrné náklady spojené s vlastněním automobilu.

Pohonné hmoty za rok v tabulce nejsou uvedené. Hodnoty se vypočítaly pomocí ročního nájezdu, tedy 8 000 km, a to bylo vyděleno 100. Výsledná hodnota byla 80 km, a to bylo vynásobeno spotřebou 6 litrů a také cenou paliva 37 Kč/l. Výsledná cena paliv za rok vyšla 17 760 Kč/rok.

Celkové náklady byly nakonec vypočteny tak, že se od pořizovací ceny odečetla prodejní cena a zbylo 270 000 Kč. K této ceně byla postupně přičtena cena paliv za 7 let ($17\,760 * 7 = 124\,320$ Kč/7 let), cena pojištění za 7 let ($16\,000 * 7 = 112\,000$ Kč/7 let), ostatní náklady, do kterých patří servis, dálniční známka a autokosmetika ($5\,000 + 1\,500 + 500 = 7\,000$ Kč, $7\,000 * 7 = 49\,000$ Kč/7 let), pneumatiky, disky a pneuservis ($10\,000 + 5\,000 + 1\,600 * 7 = 26\,200$ Kč/7 let) a poslední položkou, která byla přičtena, byly opravy

(5 000 * 7 = 35 000 Kč/7 let). Celkem tedy náklady na vlastní automobil činí 616 520 Kč (270 000 + 124 320 + 112 000 + 49 000 + 26 200 + 35 000 * 616 520).

Tabulka 5 - Náklady na vlastní automobil

Požizovací cena	350 000 Kč
Doba provozu	7 let
Prodejní cena	80 000 Kč
Roční nájezd	8 000 km/rok
Spotřeba	6 l/100 km
Cena paliva	37 Kč/l
Povinné ručení	6 000 Kč/rok
Havarijní pojištění	10 000 Kč/rok
Servis (prohlídky, brzdy, výměny filtrů, čištění klimatizace, svíčky atd.)	5 000 Kč/rok
Dálniční známka	1 500 Kč/rok
Autokosmetika (kapalina do ostřikovačů, myčka atd.)	500 Kč/rok
Parkování/Garáž	0 Kč/rok
Pneumatiky (Zimní a letní)	10 000 Kč (zimní a letní sada)
Disky	5 000 Kč (2 sady disků)
Pneuservis	1 600 Kč/rok
Opravy	5 000 Kč/rok

Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Náklady za 7 let na vlastní automobil při ročním nájezdu 8 000 km, tedy 56 000 km za 7 let činí 616 520 Kč. Roční náklady činí 88 074 Kč, které byly vypočteny tím, že 616 520 Kč bylo vyděleno 7 lety.

Pro porovnání cen vlastního automobilu a Karkulky bude potřeba zjistit, kolik stojí náklady na automobil bez ujetých kilometrů, tedy bez nákladů na pohonné hmoty. To bylo vypočteno tak, že se náklady na pohonné hmoty za 7 let, které činily 124 320 Kč,

odečtou od celkových nákladů. Tím vyjdou celkové náklady bez pohonných hmot v hodnotě 492 200 Kč. Roční náklady jsou pak 70 314 Kč.

Náklady na jeden ujetý kilometr jsou vypočítané pomocí celkové ceny za pohonné hmoty, která byla 124 320 Kč, a tato cena byla vydělena počtem najetých kilometrů za 7 let (56 000 km). Výsledkem je, že cena za jeden ujetý kilometr je 2,22 Kč/km.

V případě že, by se u Karkulky půjčilo vozidlo Ford Focus se základním tarifem, cena za jeden najetý kilometr by byla 7 Kč. To je o 4,78 Kč více než u dopravy vlastním automobilem. Tyto náklady jsou pouze za pohonné hmoty a nepočítají se do toho ostatní náklady, které jsou s vlastnictvím automobilu spojené.

Internetový portál Srovnator.cz porovnává ceny vlastního automobilu a sdílené dopravy na 3 různých situacích:

- Cesta po městě (najeto 20 km, strávený čas 2 hodiny),
- Víkendová cesta na chatu (najeto 200 km, strávený čas 48 hodin),
- Týdenní dovolená (najeto 1 000 km, strávený čas 7 dní (168 hodin)) (Srovnator, 2017).

První situací je cesta po městě, při které řidič najede 20 kilometrů za 2 hodiny. Pro vlastníka automobilu by cena za tuto jízdu byla 44,4 Kč ($2,22 * 20$). Pro uživatele Karkulky by se cena lišila podle typu vozidla a tarifu, který by zákazník používal. Pro tento příklad bych opět použil vozidlo Ford Focus se základním tarifem. Cena za 20 kilometrů by stála zákazníka 140 Kč ($20 * 7 = 140$). K tomu se musí přičíst hodinová sazba, která je u tohoto vozidla 70 Kč/h. Cena za 2 hodiny by byla 140 Kč. Celková cena použití vozidla společnosti Karkulka na tuto cestu bude 280 Kč.

Víkendová cesta na chatu je dvoudenním výletem, při kterém najede řidič 200 kilometrů. Vlastník automobilu za cestu zaplatí 444 Kč ($2,22 * 200$). Uživatel Karkulky, který opět používá vozidlo Ford Focus se základním tarifem, zaplatí za ujeté kilometry 1 400 Kč ($200 * 7 = 1400$). Za dvoudenní rezervaci zaplatí zákazník 1 400 Kč (viz. tabulka č. 4). Celkem tedy zaplatí 2 800 Kč.

Týdenní dovolená, při které se najede 1 000 kilometrů, by vlastníka automobilu stála 2 220 Kč ($2,22 * 1 000$). Uživatel Karkulky by s vozidlem Ford Focus se základním tarifem zaplatil 7 000 Kč ($1 000 * 7 = 7000$). Za týdenní rezervaci by uživatel zaplatil 4 450 Kč (viz. tabulka č. 4). Celkově by tedy zaplatil 11 450 Kč.

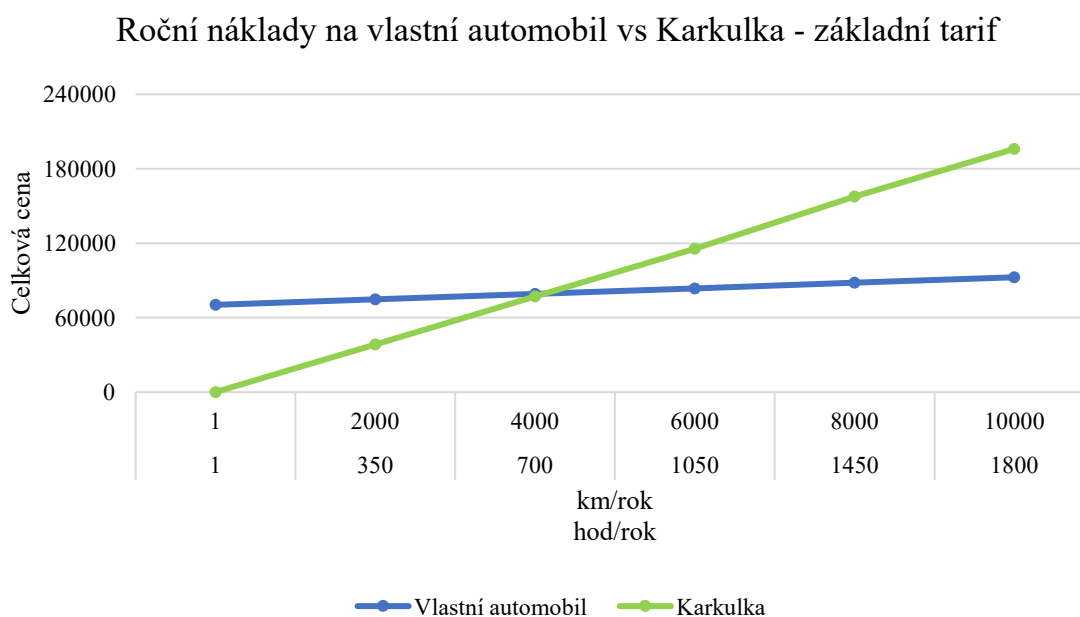
Náklady vlastníka jsou ale pouze za najeté kilometry a nepočítají se do nich náklady na vozidlo, je jsou cena pořízení vozidla, pojištění, servis apod. Pro výpočet nákladů za rok, při najetí určitého počtu kilometrů, je potřeba mít roční náklady na vlastní automobil bez pohonných hmot. Tyto náklady byly vypočítány dříve a jejich hodnota činila 70 314 Kč. K těmto nákladům se bude přičítat cena 2,22 Kč za každý ujetý km.

Fixní náklady pro vlastní automobil jsou mnohem vyšší než při používání automobilu společnosti Karkulka, která dokonce při použití základního tarifu fixní náklady nemá. Společnost Karkulka má, jak lze vidět na předchozích situacích, větší variabilní náklady, které se odvíjí od počtu najetých kilometrů a také množství rezervovaných hodin či dní.

Vývoj cen podle najetých kilometrů a podle doby používání zobrazuje graf č. 8. Lze vidět, že ze začátku má vyšší náklady vlastní doprava. Karkulka díky vyšším variabilním nákladům roste rychleji. Na ose x jsou znázorněny dvě hodnoty. Jsou to km/rok a hod/rok. To znázorňuje, kolik hodin rezervací je v průměru potřeba mít pro najetí 2 000 kilometrů. Pro najetí například 2 000 kilometrů je zapotřebí udělat rezervaci v průměru na 350 hodin.

Obě spojnice se protínají v bodě 4136,82 km/rok a 722 hod/rok. V tomto bodě jsou náklady na vlastní automobil stejné jako náklady na Karkulku, a to 79 497,74 Kč. Od tohoto bodu začíná být výhodnější vlastnit automobil, který bude nadále levnější než sdílený automobil od Karkulky.

Obrázek 8 - Roční náklady na vlastní automobil vs Karkulka – základní tarif



Zdroj: Vlastní zpracování, 2023.

Hodnoty vlastního automobilu jsou v grafu vypočítané pomocí hodnot z tabulky č. 5. Hodnoty společnosti Karkulka jsou vypočítané pomocí ceníku, který byl znázorněn v kapitole č. 3.1.4. V cenách Karkulky se nezohledňují dlouhodobé sazby, které slouží ke zvýhodnění cen. Počítá se pouze hodinová sazba za použití vozidla Ford Focus se základním tarifem, tudíž je počítána nejdražší možnost, kterou lze v systému Karkulka využít.

Hodnoty hod/rok na obrázku č. 8 jsou vypočítané pomocí tří situací, které byly použity z internetového portálu srovnator.cz. Dohromady byly sečteny kilometry za tyto situace a výsledek je 1 220 km (20 km + 200 km + 1000 km = 1 220 km). Úplně stejně byly vypočteny i hodiny a celkový počet hodin je 218 hodin (2 hod + 48 hod + 168 hod = 218 hod). Celkové hodiny se následně vydělily celkovými kilometry. Z tohoto výpočtu vyšlo číslo 0,1787 (218 hod/ 1 220 km \doteq 0,1787). Pomocí tohoto čísla bylo vypočteno množství hodin za rok, které by v průměru mohl zákazník najet při zvolených kilometrech, tak že se vynásobily veškeré zvolené kilometry a výsledná čísla byla zaokrouhlena.

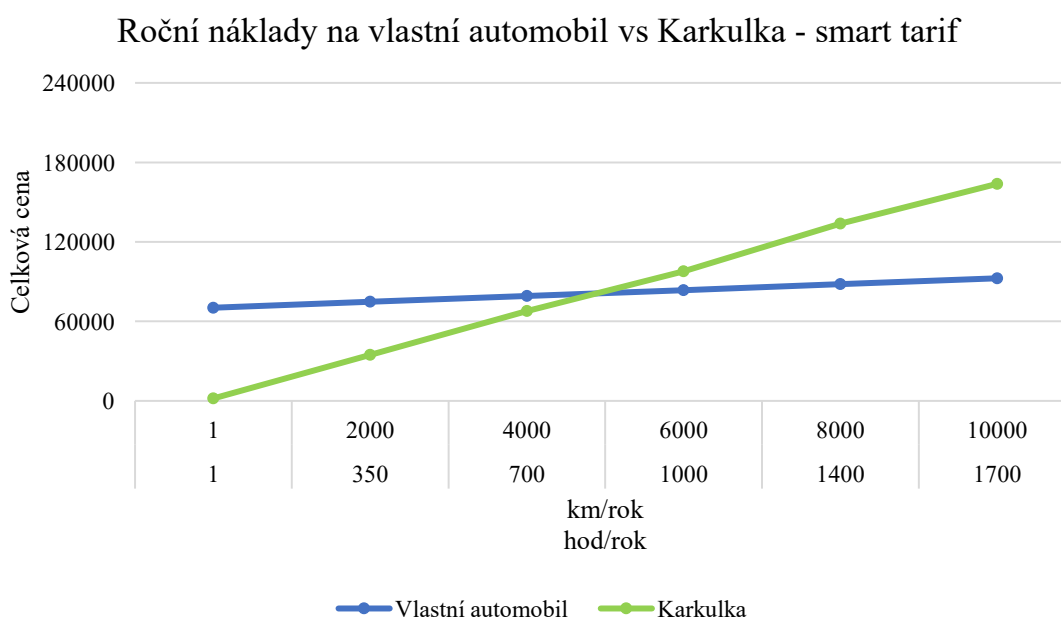
Odborníci se shodují, že pokud osoba najezdí do 10 000 km za rok, je pro ni výhodnější použít sdílenou dopravu (srovnator, 2017). Tento výrok je už několik let starý, ale stále se podle něj většina odborníků řídí. Na obrázku č. 8 lze vidět, že je výhodné používat Karkulku pouze do 4137 km (4136,82 \doteq 4137 km). Tento výsledek je však bez použití dlouhodobých sazeb, které cenu zvýhodňují, proto lze předpokládat že se může tato hranice posunout o několik stovek kilometrů výše.

Pokud by zákazník dělal rezervace vždy na jeden den, cena by se mu počítala podle dlouhodobé sazby, která je u vozidla Ford Focus 900 Kč. Kdyby se počítalo pro bod 4 136,82 km/rok a 722 hod/rok, který vyšel v grafu jako bod zvratu, cena by se výrazně změnila. Hodnota 722 hod/rok by se musela převést na dny. To by bylo 30,0833 dne a zbytková hodnota 0,0833 by se následně vynásobila 24, aby se zjistilo, kolik je to hodin. Celkový výsledek je 30 dní a 2 hodiny. Hodnota 4 136,82 km/rok by se zaokrouhlila na 4 137. Následně by se počítalo 30 dní * 900 Kč (30 * 900 = 27 000 Kč) a k tomu by se přičetly 2 hodiny * 70 Kč (2 * 70 = 140 Kč). Cena za najeté kilometry se nezmění a byla by 28 959 Kč (4 137 * 7 = 28 959 Kč). Celková cena by byla 56 099 Kč (27 000 + 140 + 28 959 = 56 099 Kč). To je o 23 398,74 Kč méně.

V tomto případě lze vidět, že změna sazby ušetří uživatelům nemalé peníze a používání systému Karkulka bude tak pro zákazníky mnohem výhodnější.

Používání systému Karkulka se smart tarifem je zobrazeno na obrázku č. 9. Opět se pro výpočet používá vozidlo Ford Focus. Tentokrát je to při použití smart tarifu, při kterém jsou obě sazby o několik korun levnější viz. tabulka č. 3. Graf opět ukazuje dvě spojnice, kdy jedna ukazuje cenu vlastního automobilu a druhá cenu Karkulky. Za použití smart tarifu lze vidět, že je Karkulka výhodnější než se základním tarifem. Obě spojnice se protínají v bodě 4 792,063 km/tok a 840 hod/rok. V tomto bodě jsou opět náklady za obě možnosti stejné a to 80 952,38 Kč. To je o 1 454,64 Kč více než při použití základního tarifu, s tím rozdílem že při této variantě najede zákazník o 655,243 km více a bude mít o 118 hodin rezervací více.

Obrázek 9 - Roční náklady na vlastní automobil vs Karkulka – smart tarif



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Potenciální i současní zákazníci řeší problém, zda se jim sdílená doprava vůbec vyplatí, nebo zda je pro ně lepší pořídit si vlastní automobil. Při použití vozidla Ford Focus Combi se při základním tarifu vyplatí používat Karkulku do nájezdu 4 137 kilometrů za rok. S využitím smart tarifu se Karkulka vyplatí do nájezdu 4 792 kilometrů za rok. To je více kilometrů než při základním tarifu. V úvahu přichází i smart tarif+, při kterém se hranice kilometrů navyšuje ještě více než u smart tarifu. Roli ale hraje, zda má zákazník roční předplatné MHD v Plzni (vnitřní zóna P). Pokud by si zákazníci kupovali toto předplatné pouze kvůli Karkulce, určitě by to pro ně nebylo výhodné.

Vypočítané hranice jsou ty nejnižší hranice, které může zákazník mít. Podle těchto hranic se mohou lidé rozhodnout, zda se jim opravdu vyplatí používat automobily Karkulky. Kdyby se jim nevyplatilo používat Karkulku ani na té nejnižší hranici, nemá pro tyto lidi smysl tento systém používat, protože by jen platili za dopravu zbytečně více peněz.

Podle obrázku č. 7 lze vidět, kdy se vyplatí používat Karkulku se základním tarifem a od kdy se spíše vyplatí používat smart tarif. Pokud bych nebral v potaz smart tarif+, ideální by pro zákazníka bylo používat Karkulku se základním tarifem do 630 najetých kilometrů za rok. Pokud by uživatel najel ročně více než 630 kilometrů, ale méně než 4 792 kilometrů, bylo by pro něj výhodnější používat Karkulku se smart tarifem. Pokud by zákazník najel více, měl by zvážit pořízení vlastního automobilu. Zákazník však nesmí zapomínat na to, že 4 792 kilometrů, je nejnižší hranice, takže se Karkulka se smart tarifem vyplatí i při více najetých kilometrů.

3.1.9 Srovnání Karkulky se společností Autonapůl

Karkulku jsme se rozhodl porovnat se společností, která také poskytuje sdílené automobily v Plzni, ale v menším množství než Karkulka. Z údajů, které jsem získal z rozhovoru v Karkulce, si společnosti nedělají konkurenci, jelikož každá společnost se zaměřuje na jinou část Plzně. Takže se spíše doplňují, než že by si konkurovaly (L. Vintr, osobní komunikace, 16. 3. 2023).

Autonapůl je jedna z největších společností zabývajících se sdílenými automobily v České republice. Je to také první carsharing, který se v České republice objevil. Autonapůl poskytuje desítky automobilů v 9 městech v ČR. Jedním z těchto měst je i Plzeň. Zákazníci si mohou půjčit auta z 6 různých kategorií, kdy má každá kategorie jiné ceny (autonapul, 2023). Ceník, které společnost využívá je ukázán v tabulce č. 6.

Tabulka 6 - Autonapůl ceník

	rezervace vozu			jízda	
	1.den (prvních 24 hod)	2. a 3. den (24. až 72. hod)	4. den a dále (nad 72 hod)	1 až 200 km	Další km nad 200
	Kč/hod max Kč/den			Kč/km	
economy	59 590	54 540	49 490	6,99	5,99
standart	74 740	65 650	59 590	7,49	6,99
comfort	93 930	79 790	69 690	7,99	7,49
grand	155 1550	134 1340	100 1000	8,99	7,99
electro	74 740	65 650	59 590	6,99	5,99
tesla	249 2490	169 1690	129 1290	6,99	5,99

Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Jak funguje určování ceny je znázorněno na příkladu, který na svých webových stránkách uvádí Autonapůl jako vzorovou cestu. Jedná se o víkendovou rezervaci (48 hodin), při které se najede 220 kilometrů, ke které použije zákazník automobil z kategorie economy (autonapul, 2023). První den bude stát zákazníka 590 Kč, druhý den se sazba změní a bude stát pouze 540 Kč. Za rezervaci vozu uživatel zaplatí 1 130 Kč. Za 200 najetých kilometrů zaplatí zákazník 1 398 Kč ($6,99 * 200$). Zbývajících 20 kilometrů doplatí zlevněnou sazbou a zaplatí 120 Kč ($5,99 * 20$).

Společnost Autonapůl využívá zvýhodněné sazby jako Karkulka. Používají je však trochu jinak. Karkulka má také zvýhodněné sazby na jeden, dva, tři a více dní. Pokud by si uživatel půjčil Automobil na 30 hodin u Autonapůl má jasně dáno, že zaplatí za prvních 24 hodin 590 Kč a zbylých 6 hodin má podle nové sazby 54 Kč/h. Za zbylých 6 hodin zaplatí zákazník 324 Kč. Karkulka má také jasně dáno, kolik zaplatí za jeden den, a to 900 Kč. Zbylých 6 hodin, vypočítá zákazník pomocí hodinové sazby, která se nemění.

Obě společnosti automaticky přehazují z hodinové sazby na dlouhodobou tak, aby zákazník ušetřil co nejvíce peněz a nemusel se o nic starat. U Karkulky se toto přehození na jednodenní sazbu, při používání vozidla Ford Focus se základním tarifem, dělá po

třinácti hodinách. U Autonapůl je to už při deseti hodinách, takže to bude pro zákazníka výhodnější při kratších rezervacích.

Společnost Autonapůl má také zvýhodněné sazby podle najetých kilometrů. Takové zvýhodnění Karkulka nemá. Při více než 200 najetých kilometrech dojde k přehození na výhodnější sazbu. Zákazníci tedy dostanou levnější sazbu za počet najetých kilometrů po najetí 200 kilometrů.

U společnosti Karkulka se uživatel zaregistruje a po ověření může začít používat jejich služby. Autonapůl má při registraci kauci 5 000 Kč, kterou musí zákazník zaplatit, než bude moci systém používat. Kauce se zákazníkům vrací při ukončení smlouvy.

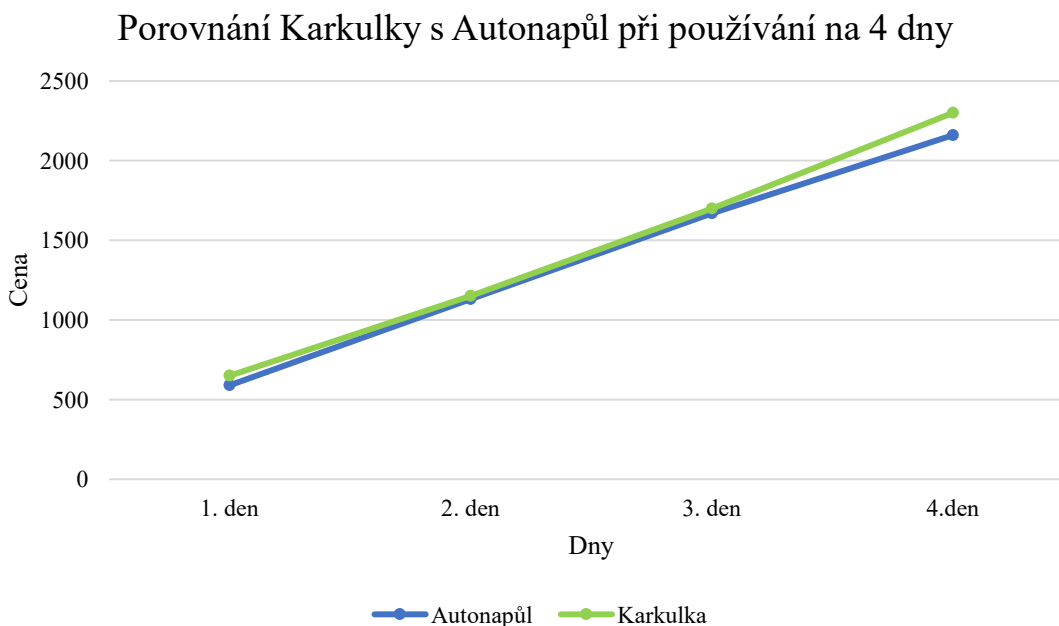
Karkulka nabízí uživatelům měsíční paušál, který zlevňuje hodinovou sazbu a sazbu podle najetých kilometrů. Autonapůl nabízí uživatelům také měsíční sazbu, ale ta se zaměřuje pouze na pojištění, kdy si za 299 Kč měsíčně snižuje uživatel spoluúčast při zavinění škody na autě.

Používání obou systémů je jinak velmi podobné. Zákazník si přes mobilní aplikaci rezervuje automobil a pomocí aplikace si ho také odemkne. Co má Autonapůl navíc oproti Karkulce je to, že pokud si uživatel rezervuje automobil, může ho poskytnout i třetí osobě, ale odpovědnost bude mít za automobil uživatel, přes kterého je rezervace provedena. Karkulka používání automobilů třetí osobou zakazuje.

Cenově jsou na tom společnosti podobně. Hodinové sazby Karkulky se pohybují od 50 do 70 Kč/h podle automobilu a tarifu, který zákazník používá. Tři levnější skupiny automobilů společnosti Autonapůl jsou, co se týče hodinové sazby, podobné jako u Karkulky v rozmezí od 59 do 74 Kč/h. Při používání automobilů na více dní bych řekl že je výhodnější společnost Autonapůl, která nabízí i zvýhodněné hodinové sazby.

Obrázek č. 10 znázorňuje srovnání cen Karkulky a Autonapůl. Cena Karkulky je podle vozidla Ford Ka+ při základním tarifu. Autonapůl je podle skupiny vozidel economy. Tyto skupiny jsem vybral, jelikož jsou jejich ceny velice podobné. Na grafu lze vidět, že Autonapůl je každý den levnější. Čtvrtý den je cenový rozdíl mezi Karkulkou a Autonapůl největší a to o 140 Kč.

Obrázek 10 - Porovnání Karkulky s Autonapůl při používání na 4 dny



Zdroj: vlastní zpracování, 2023.

Autonapůl poskytuje v Plzni vozidla ze skupiny economy a comfort. Kategorie economy je cenově podobná jako je vozidlo Ford Ka+ u Karkulky. Kategorie comfort je spíše podobná vozidlu Ford Focus. Cenově je však kategorie comfort podle ceníku vyšší, než kolik stojí Ford Focus.

Výhodou Karkulky oproti Autonapůl je, že Karkulka poskytuje své služby na větší části Plzně než Autonapůl. Naopak Autonapůl má výhodu v tom, že tento systém funguje již řadu let a funguje v devíti městech v České republice, takže má společnost Autonapůl více zkušeností s poskytováním sdílených automobilů. Cenově jsou na tom velice podobně a dělí je pouze desítky korun, takže nelze říct ani o jedné společnosti, že by měla výrazně lepší ceny a rovněž záleží na preferencích zákazníků a také na dostupnosti vozidel (dostupnost vozidel jsou v tomto případě myšleny parkovací zóny, kde jsou automobily umístěny).

4 Zhodnocení společnosti Karkulka

Společnost Karkulka má v Plzni velký potenciál. Každým rokem roste počet uživatelů a rezervací stále rychleji. S počtem rezervací také roste počet najetých kilometrů. Nejčastěji se sdílené automobily používají na několikahodinové jízdy – převážně na nějaké cesty po městě nebo na nákupy. Celodenní či víkendové rezervace nejsou tak časté, ale díky zvýhodněným dlouhodobým sazbám se tyto rezervace také objevují.

Karkulka také nabízí možnost spolupráce s podnikateli, které potřebují doplnit či nahradit firemní vozový park. Do budoucna chce společnost nabízet více vozidel ze svého firemního vozového parku a chce, aby během pracovní doby používali automobily zaměstnanci a po pracovní době budou tyto automobily volně dostupné pro veřejnost. Zaměstnanci s tím příliš nesouhlasí, jelikož se nechtějí dělit se svými automobily s cizími lidmi, ale myslím si, že je to určitě dobrým krokem, který ještě více zužitkuje veškeré automobily, jelikož po pracovní době stejně stojí auta do druhého dne na parkovišti, takhle by je mohli zákazníci používat, a to by společnosti přineslo ještě větší zisk.

Velkým plusem je také možnost cestovat do zahraničí. Tuto možnost uvítají převážně lidé, kteří chtějí cestovat do zahraničí a jezdit například na dovolené k moři. Možnost cestovat do zahraničí využijí i společnosti, které jsou například součástí mezinárodních projektů a musejí se účastnit schůzek v zahraničí. Uživatelé však nesmí zapomenout cestu do zahraničí nejdříve nahlásit a čekat na schválení této cesty od společnosti. Pokud by uživatelé cestu neoznámili, byli by sankciovaní pokutou ve výši 20 000 Kč, tedy nemalou částkou.

Při porovnání cen se společností Autonapůl bylo zjištěno, že cena automobilů, které Karkulka poskytuje je velice podobná jako cena jiných společností poskytujících sdílenou dopravu. Tarify, které společnost poskytuje, nabízejí zákazníkům zvýhodněné ceny služeb, a to především při častějším používání platformy. Kalkulačka, kterou společnost využívá, je veřejně dostupná na webových stránkách společnosti. Stačí zadat délku rezervace a počet kilometrů, které uživatel plánuje najet a kalkulačka vypočítá přesnou cenu, kterou zákazník zaplatí.

Na základě získaných dat bych měl pár doporučení, které by mohly společnosti pomoci nalákat více zákazníků. Prvním doporučením, které si myslím, že by mohlo přivést více potenciálních zákazníků, je upravit platební systém. Z poskytnutých informací, které

jsem získal vyplývá, že mnoho lidí nedokončí registraci do systému převážně v krocích, kde musí zadat informace o platební kartě. Myslím si, že by bylo lepší, kdyby každý uživatel měl v rámci svého profilu nastavené konto, ve kterém by byl zřetelný stav peněz, které má uživatel na svém kontě uložené. Peníze by tak zákazníci mohli do systému vložit pomocí platební karty, převodem přes účet nebo například službami jako je PayPal. Uživatelé by tak svůj účet neměli bezprostředně spojený s určitou platební kartou, ale pouze by dobýjeli peníze na konto, které by měli dostupné v rámci jejich uživatelského účtu. Celý tento proces by fungoval stejně jako kdyby si uživatelé koupili nějaké zboží přes internet a zaplatili by to kartou. Mnoho lidí má obavy z toho, že by poskytnuté údaje k platební kartě mohly být nějakým způsobem zneužity. Registrace bez zadávání karty by neodradila takové množství uživatelů, a tím by se počet uživatelů mohl navýšit.

Druhé doporučení je, začít poskytovat automobily i na vesnicích v okolí Plzně. Myslím si, že lidé na vesnicích by možnost sdílené dopravy uvítali. Je zřejmé, že by se sdílené automobily nevyužívaly v každé vesnici, někde by tato možnost byla bezpředmětná. Proto si myslím, že by se mohl udělat nějaký průzkum na vesnicích, zda by měli obyvatelé vesnic zájem například o jeden či dva automobily. Pro společnost by to samozřejmě znamenalo, že by musela rozšířit vozový park, ale myslím si, že pokud by se nápad uchýtil, mohl by mít pozitivní dopad pro společnost, jelikož by mohli mít více zákazníků, a také si myslím že není příliš mnoho společností, které by na vesnicích poskytovaly služby sdílené dopravy. moc společností, které poskytují sdílené automobily ve vesnicích moc není, nebo dokonce nejsou žádné. Pokud by nápad měl úspěch, mělo by to pozitivní vliv jak pro společnost Karkulka, tak na celou sdílenou dopravu po České republice.

Závěr

Hlavním cílem této práce bylo zpracování případové studie na společnost Karkulka, která poskytuje sdílené automobily v Plzni. Na základě získaných informací, byla případová studie vypracována a zhodnocena. Dílčím cílem práce bylo popsat sdílenou ekonomiku, její modely, vývoj a popsat jednotlivé oblasti, ve kterých se vyskytuje. V každé oblasti byly popsány organizace, které v daných oblastech poskytují své služby.

První kapitola byla zaměřena na definici sdílené ekonomiky a na popis pojmů, které s touto problematikou souvisí. Stručně byly popsány modely sdílené ekonomiky, a také její vývoj a výhody a nevýhody, které s sebou přináší. Druhá kapitola byla zaměřena na oblasti sdílené ekonomiky a stručně byly popsány společnosti, které v daných oblastech působí.

Praktická část byla zaměřena na společnost Karkulka, která se zabývá sdílenou dopravou v Plzni. Hlavním cílem této části bylo společnost analyzovat a cenově porovnat s vlastnictvím vlastního automobilu. Potřebné informace byly získány pomocí rozhovoru ve společnosti Karkulka, a na základě získaných informací, byly provedeny výpočty, které sloužily k dosažení požadovaného cíle. Porovnání cen ukázalo, v jakém případě se lidem vyplatí používat vlastní automobil, a v jakém případě se naopak lidem vyplatí používat sdílené automobily poskytované společností Karkulka. Výsledné hodnoty byly také srovnány s tvrzením odborníků, kteří tvrdí, že se sdílená doprava vyplatí používat při najetí do 10 000 kilometrů za rok. Na základě výsledků případové studie bylo toto tvrzení, s ohledem na společnost Karkulka, vyvráceno, jelikož počet najetých kilometrů, při kterém se vyplatí používat Karkulku, je značně menší.

Dílčím cílem praktické části je popsat společnost Karkulka, jakým způsobem poskytuje své služby a pomocí grafických znázornění je znázorněn vývoj této společnosti. Karkulka byla následně porovnána se společností Autonapůl, která také poskytuje sdílené automobily v Plzni. Cílem srovnání společností bylo zjistit, jakým způsobem poskytují tyto platformy fungují a zaměřit se na jejich rozdíly. Dále byly také srovnány ceny těchto společností a na základě výsledků tohoto srovnání bylo zjištěno, že se ceny těchto platform příliš neliší a jsou velmi podobné.

Součástí poslední kapitoly je zhodnocení případové studie, ze které vyplývá, že se sdílená doprava v Plzni využívá každým rokem více a více a je zde patrný vzestupný trend. Ve zhodnocení je také nastíněn přístup, kterým by se společnost chtěla do budoucna ubírat. Tento přístup je zaměřen na zapojení firemních automobilů do systému sdílení mimo pracovní dobu tak, aby tyto firemní automobily byly dostupné veřejnosti a zákazníci je mohli rovněž využít. Nyní jsou automobily mimo pracovní dobu nevyužívané, neboť jsou zaparkované po zbytek dne na parkovišti.

Mezi doporučení vycházející z výsledků případové studie patří například to, aby společnost při registraci uživatelů, zrušila zadávání informací o platební kartě, jelikož je tento krok pro mnoho potenciálních zákazníků důvodem, proč sdílenou dopravu nevyužívají. Pokud by měl každý uživatel v rámci svého účtu nastavené konto, do kterého by dobíjel peněžní prostředky v závislosti na uživatelské potřebě, nemusel by při registraci zadávat informace o své kartě, a to by mohlo vést k růstu registrovaných uživatelů.

Poskytování sdílených automobilů na vesnicích by mohlo být přínosné jak pro společnost Karkulka, tak pro sdílenou dopravu jako celek. Je zřejmé, že by v každé vesnici nebyl zájem o sdílenou dopravu, ale pomocí vhodně provedeného průzkumu, by se mohlo ukázat, že o tuto službu mají lidé na vesnicích zájem, a to by mělo pozitivní dopad pro společnost Karkulka, která by získala více zákazníků.

Seznam použitých zdrojů

- AČC (2022). *Kam míří carsharing v ČR?* Ceskycarsharing. Dostupné 17. 12. 2022 z <https://ceskycarsharing.cz/>
- Airbnb (2022). *Typy ubytování.* Dostupné 21. 12. 2022 z <https://www.airbnb.cz/help/article/5>
- Akademimobility (2022). *Bike sharing.* Dostupné 20. 12. 2022 z <https://www.akademimobility.cz/bike-sharing-241>
- Albinsson, P., & Perera, Y. (2018). *The rise of the sharing economy.* Greenwood publishing group.
- Altaxo (2022). *Co jsou zkratky B2C, B2B, B2G, B2E.* Dostupné 4. 12. 2022 z <https://www.altaxo.cz/provoz-firmy/marketing/co-jsou-zkratky-b2c-b2b-b2g-b2e>
- Autonapul (2022). *Carsharing.* Dostupné 17. 12. 2022 z <https://www.autonapul.cz/carsharing/>
- Autonapul (2023). *Carsharing ceník.* Dostupné 21. 4. 2023 z <https://www.autonapul.cz/cenik/>
- Autovýlet (2022). *Co je to sdílené ubytování.* Dostupné 21. 12. 2022 z <https://www.autovylet.cz/cestovatelsky-slovník/sdílene-ubytovani/>
- BlaBlaCar (2022). *Co děláme.* Dostupné 20. 12. 2022 z <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>
- BlaBlaCar (2022). *Sdílená ekonomika: Život v nové době.* Dostupné 2. 12. 2022 z <https://blog.blablacar.cz/blablalife/novy-druh-cestovani/spolecnost/definice-sdílene-ekonomiky>
- Botsman, R. (2015). *Defining The Sharing Economy: What is collaborative consumption – and what isn't?* Fastcompany. Dostupné z <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption.* HarperCollins publishers.
- Car4Way (2022). *Naše flotila.* Dostupné 17. 12. 2022 z https://www.car4way.cz/autopujcovna#vehicle_offer
- Carroll, M. (2022). *What is the On-demand economy?* PubNub. Dostupné z <https://www.pubnub.com/blog/what-is-the-on-demand-economy/>
- CBRE (2022). *Co je to coworking a proč může být ideální volbou zrovna pro vás a vaši společnost?* Dostupné z <https://www.cbre.cz/cs-cz/o-cbre/blog/articles/co-je-coworking>
- Cemi (2022). *Co je to crowdfunding a jak jeho prostřednictvím získat peníze pro podnikání?* Dostupné z <https://www.cemi.cz/blog/co-je-to-crowdfunding>
- Cityone (2017). *On demand economy.* Dostupné z <https://www.cityone.cz/on-demand-economy/t6353>
- Couchsurfing (2023). *Czech republic.* Dostupné 24. 3. 2023 z <https://www.couchsurfing.com/places/europe/czech-republic>

- Český Statistický Úřad (2022). *Používání internetu jednotlivci*. Dostupné z <https://www.czso.cz/documents/10180/164606768/0620042202t.pdf/40de774c-35b7-46a7-ae7f-4b91d6953393?version=1.1>
- Davis, L. (2022). *Lyft vs. Uber: What's the Difference?* Investopedia. Dostupné z <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/010715/key-differences-between-uber-and-lyft.asp>
- Deloitte (2017). *Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví*. Dostupné z <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilena-ekonomika.pdf>
- Dobramesta (2018). *Co je sdílená mobilita? Jak ovlivní dopravní modely?* Dostupné z <https://www.dobramesta.cz/aktuality/614/co-je-sdilena-mobilita-jak-ovlivni-dopravni-modely>
- Echo24 (2022). *Kolik stojí... Provoz auta! Víte, s čím počítat?* Dostupné z <https://echo24.cz/a/SkbNd/kolik-stoji-provoz-auta-vite-s-cim-pocitat>
- ePojištění (2022). *Co je spolujízda, jak funguje a proč je populární?* Dostupné 18. 12. 2022 z <https://www.epojisteni.cz/aktuality-co-je-spolujizda-jak-funguje-a-proc-je-popularni/>
- Estateguru (2022). *How does it work?* Dostupné 22. 12. 2022 z <https://estateguru.co/>
- Flexioffice (2018). *Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky*. Dostupné z <https://www.flexioffice.cz/vyhody-a-nevyhody-sdilene-ekonomiky>
- Freelancer (2022). *Jak to funguje?* Dostupné 22. 12. 2022 z <https://www.freelancer.cz/info/how-it-works>
- GCFGlobal (2022). *Sharing economy – What is Ridesharing?* Dostupné 18. 12. 2022 z <https://edu.gcfglobal.org/en/sharingeconomy/what-is-ridesharing/1/>
- Geckoboard (2020). *5 Ways to build trust for your online shop*. Dostupné z <https://www.geckoboard.com/blog/5-ways-to-build-trust-for-your-online-shop/>
- Hrabínová, T. (2022). *Jak fungují P2P platformy a proč je využívat?* Roger. Dostupné z <https://www.roger.cz/proc-vyuzivat-p2p-platformy/>
- Chovanculiak, R. (2020). *Pokrok bez povolení: jak sdílená ekonomika, crowdfunding a kryptoměny změnily svět*. Grada.
- Kagan, J. (2022). *What is Peer-to-peer (P2P) lending? Definition and how it works*. Investopedia. Dostupné z <https://www.investopedia.com/terms/p/peer-to-peer-lending.asp>
- Karkulka (2022a). *Ceník Plzeňského Carsharingu*. Dostupné z https://karkulka.pmdp.cz/uploads/_web/pdf/Carsharing-Cenik_01.08.2022.pdf
- Karkulka (2022b). *Všeobecné obchodní podmínky plzeňského carsharingu*. Dostupné z https://karkulka.pmdp.cz/uploads/_web/pdf/Carsharing-VOP_01.08.2022.pdf
- Karkulka (2023). *Plzeňský carsharing. Služba sdílených aut, která vám usnadní cestu nejen k babičce*. Dostupné 2. 4. 2023 z <https://karkulka.pmdp.cz/>
- Kolemplzně (2022). *Jak to funguje?* Dostupné 20. 12. 2022 z <https://www.kolemplzne.cz/content/about>
- Kotler, P. (2007). *Moderní marketing*. (4. vyd.). Grada.

- Krynek, O. (2018). *Scoobike sharing je český samoobslužný systém půjčování koloběžek*. Designmag. Dostupné z <https://www.designmag.cz/technika/75024-scoobike-sharing-je-cesky-samoobsluzny-system-pujcovani-kolobezek.html>
- Kunst, M. (2022). *Sdílené elektrokoloběžky jako zlo moderní doby? Další město proti nim vyrazilo do boje*. Elektrickévozy. Dostupné z <https://elektrickevozy.cz/clanky/sdilene-elektrokolobezky-jako-zlo-moderni-doby-dalsi-mesto-proti-nim-vyrazilo-do-boje>
- Langerová, J. (2021). *Doba sdílení je tady. Půjčování aut, kol a koloběžek dosahuje vrcholu*. Podnikatel. Dostupné z <https://www.podnikatel.cz/clanky/doba-sdileni-je-tady-pujcovani-aut-kol-a-kolobezek-dosahuje-vrcholu/>
- Liftango (2020). *What is carpooling?* Dostupné z <https://www.liftango.com/resources/what-is-carpooling>
- MHMP (2018). *Bikesharing*. Praha. Dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/bikesharing/index.html>
- MJV (2021). *What is Product-Service System and what is its relationship to sustainability?* Dostupné z <https://www.mjvinnovation.com/blog/what-is-the-product-service-system-and-what-is-its-relationship-to-sustainability/>
- Nasrudin, A. (2022). *Sharing economy: Meaning, Types, Pros, and Cons*. Penpoin. Dostupné z <https://penpoin.com/sharing-economy-concept-types-pros-and-cons/>
- Nextbike (2022). *Jak jsme to celé rozjeli?* Dostupné 20. 12. 2022 z <https://www.nextbikeczech.com/o-nas/>
- Novák, T. (2022). *Airbnb – co je to a jak to funguje*. E&T Abroad. Dostupné 21. 12. 2022 z <https://etabroad.com/cs/airbnb-co-je-to-a-jak-to-funguje/>
- Oxford Learner's Dictionaries (2022). *Sdílená ekonomika*. Dostupné 2. 12. 2022 z <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/sharing-economy?q=sharing+economy>
- Pasapusu (2022). *Couchsurfing: Jak získat nové přátele po celém světě*. Dostupné 21. 12. 2022 z <https://www.pasapusu.cz/couchsurfing-ziskejte-nove-pratele-po-celem-svete>
- Pichrt, J., Boháč, R., & Morávek, J. (2019). *Sdílená ekonomika tři roky poté – závěry a perspektivy*. Wolters Kluwer.
- pmdp (2023). *Předplatné*. Dostupné 20. 4. 2023 z <https://www.pmdp.cz/jizdne/predplatne/>
- Polesný, D. (2017). *Co je to a jak funguje Uber*. Živě. Dostupné z <https://www.zive.cz/clanky/co-je-to-a-jak-fungujeuber/sc-3-a-189701/default.aspx>
- Portálřidiče (2022). *Carsharing, sdílení aut – co to je a jak to funguje*. Dostupné z <https://www.portalridice.cz/clanek/carsharing-sdileni-aut>
- Pryhodko, G. (2017). *Marketplaces by types of participants: C2C, B2C and B2B*. Marketplace wiki. Dostupné z <https://wiki.rademade.com/marketplace-c2c-b2c-b2b>
- Pýcha, A. (2012). *Coworking: Co to je a proč právě vám může pomoci?* Mladýpodnikatel. Dostupné z <https://mladypodnikatel.cz/co-to-je-coworking-t3647>
- Rekola (2022). *Příběh Rekol*. Dostupné 20. 12. 2022 z <https://www.rekola.cz/pribeh-rekol>

- Rostecký, J. (2011). *B2B, B2C, B2G a další zapeklité značky, které neznačí nic, ale vlastně všechno....* MladýPodnikatel. Dostupné z <https://mladypodnikatel.cz/b2b-b2c-b2g-c2b-b2a-b2e-b2r-c2c-c2g-g2b-g2c-g2g-t950>
- Satander (2021). *Digital media, cooperation networks and the growing concern for our consumption's impact on the planet have given rise to such new economic models as the „collaborative economy“. What does it mean?* Dostupné z <https://www.santander.com/en/stories/the-collaborative-economy-what-is-it-and-how-does-it-help-us>
- Shoptet (2022). *B2C*. Dostupné 11. 12. 2022 z <https://www.shoptet.cz/slovník-pojmu/b2c/>
- Scholzová, L. (2020). *Dvě tváře sdílené ekonomiky*. Dostupné z <https://medium.com/edtech-kisk/dv%C4%9B-tv%C3%A1%C5%99e-sd%C3%ADlen%C3%A9-ekonomiky-8f83930765a>
- Společněudržitelně (2021). *Sdílená doprava*. Dostupné z <https://spolecne-udrzitelne.cz/aktuality/inspirace/sdilena-doprava>
- Srovnator (2017). *Vlastní, sdílené nebo půjčené auto?* Dostupné z <https://www.srovnator.cz/clanky/vlastni-sdilene-nebo-pujcene-auto/>
- Stephany, A. (2015). *The business of sharing: Making it in the New Sharing Economy*. Palgrave Macmillan.
- Stone, B. (2019). *Uber a Airbnb mění svět*. Grada.
- Strom (2022). *Kanceláře jako služba*. Dostupné 22. 12. 2022 z <https://www.strom-offices.cz/#o-stromu>
- Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. MIT Press.
- TaskRabbit (2022). *Everyday life made easier*. Dostupné 22. 12. 2022 z <https://www.taskrabbit.com/>
- Techsoup (2023). *AirBnB*. Dostupné 24. 3. 2023 z <https://www.techsoup.cz/donor-program/airbnb>
- Uber (2022). *Jak používat aplikaci Uber*. Dostupné 27. 11. 2022 z <https://www.uber.com/cz/cs/about/how-does-uber-work/>
- Umio-prime (2021). *The rise and evolution of the sharing economy*. Dostupné z <https://umio-prime.nl/the-rise-and-evolution-of-the-sharing-economy/>
- Vaidya, R. (2022). *What is On-demand Economy: Reason why business should shift to gig world*. Elluminati. Dostupné 9. 12. 2022 z <https://www.elluminatiinc.com/what-is-on-demand-economy/>
- Vančura, P. (2020). *Ubytování přes Airbnb láká turisty*. Statistikaamy. Dostupné z <https://www.statistikaamy.cz/2020/02/28/ubytovani-pres-airbnb-laka-turisty/>
- Veselíková, M. (2017). *Liftago, Taxify a Uber: Jak fungují a za kolik vás svezou*. Peníze. Dostupné z <https://www.penize.cz/spotrebitel/323595-liftago-taxify-a-uber-jak-funguji-a-za-kolik-vas-svezou>
- WixEncyclopedia (2022). *Business-to-Business*. Dostupné 4. 12. 2022 z <https://www.wix.com/encyclopedia/definition/business-to-business->

[b2b?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=13708482660^124757113432&experiment_id=^530755701281^^_DSA&gclid=CjwKCAiAp7GcBhA0EiwA9U0mtjNoSY5Rw3HIBU0dwj_LsuiPFfG8cEPuAVjruHVcqjMc1ZizJY90JBoCsU4QAvD_BwE](https://www.zonky.cz/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=13708482660^124757113432&experiment_id=^530755701281^^_DSA&gclid=CjwKCAiAp7GcBhA0EiwA9U0mtjNoSY5Rw3HIBU0dwj_LsuiPFfG8cEPuAVjruHVcqjMc1ZizJY90JBoCsU4QAvD_BwE)

Zonky (2018a). *Jak se liší peer-to-peer půjčování v České republice a v zahraničí?* Dostupné z <https://www.zonky.cz/novinky/jak-se-lisi-peer-to-peer-pujcovani-v-ceske-republice-a-v-zahranici/>

Zonky (2018b). *Sdílené ubytování hýbe světem. Česko zaostává.* Dostupné z <https://www.zonky.cz/novinky/airbnb-sdilene-ubytovani/>

Zonky (2022). *Proč si půjčit u Zonky?* Dostupné 22. 12. 2022 z <https://www.zonky.cz/pujcka/>

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Základní tarif	39
Tabulka 2 - měsíční paušál	39
Tabulka 3 - Smart tarif a Smart tarif+	40
Tabulka 4 - Dlouhodobé sazby	40
Tabulka 5 - Náklady na vlastní automobil.....	46
Tabulka 6 - Autonapůl ceník	52

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Logo Airbnb.....	25
Obrázek 2 - zahraniční turisté používající airbnb v ČR.....	27
Obrázek 3 - celkové najeté kilometry jednotlivými automobily	34
Obrázek 4 - počet uživatelů	36
Obrázek 5 - počet rezervací v jednotlivých měsících	37
Obrázek 6 - Časový horizont rezervací v letech 2020-2022.....	38
Obrázek 7 - srovnání použití Karkulky se základním tarifem vs smart tarif.....	42
Obrázek 8 - Roční náklady na vlastní automobil vs Karkulka – základní tarif.....	48
Obrázek 9 - Roční náklady na vlastní automobil vs Karkulka – smart tarif.....	50
Obrázek 10 - Porovnání Karkulky s Autonapůl při používání na 4 dny.....	54

Seznam použitých zkratk

B2B	Business-to-business
B2C	Business-to-customer
ČR	Česká republika
MHD	Městská hromadná doprava
P2P	Peer-to-peer
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky

Abstrakt

Kulich, P. (2023). *Sdílená ekonomika – sdílená doprava v Plzni*. [Bakalářská práce, Západočeská univerzita v Plzni].

Klíčová slova: sdílená ekonomika, sdílená doprava, Karkulka, platformy, sdílení automobilů

Práce je zaměřena na sdílenou ekonomiku, převážně na sdílenou dopravu v Plzni. Hlavním cílem práce je vypracování případové studie na společnost Karkulka a její zhodnocení. Práce je rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola se zaměřuje na definici sdílené ekonomiky a pojmů, které s ní souvisí, modely sdílené ekonomiky, její vývoj a výhody a nevýhody. Druhá kapitola popisuje oblasti sdílené ekonomiky a platformy, které se v těchto oblastech vyskytují. Třetí kapitola se zabývá případovou studií, která se zabývá analýzou společnosti Karkulka, popisuje, jak společnost funguje a je zaměřena na srovnání cen mezi sdílenou dopravou a vlastním automobilem. Na základě výsledků případové studie je společnost zhodnocena a jsou navržena doporučení

Abstract

Kulich, P. (2023). *Sharing economy – sharing transport in Pilsen*. [Bachelor Thesis, University of West Bohemia].

Key words: sharing economy, sharing transport, Karkulka, platforms, carsharing

The thesis is focused on sharing economy, mostly on sharing transport in Pilsen. The main goal of the thesis is to work out a case study on an organization Karkulka and its evaluation. The thesis is divided into four chapters. The first chapter is focused on definition of sharing economy, its development and advantages and disadvantages. The second chapter describes areas of the sharing economy and platforms, that occur in these areas. The third chapter deals with the case study, that is focused on analysis of an organization Karkulka, describes, how the organization works and its focused on price comparison between sharing transport and owned car. The Organization is evaluated based on the results of the case study and recommendations are suggested.