

HODNOCENÍ RELEVANTNOSTI IMPLEMENTACE PRINCIPŮ SDÍLENÉ EKONOMIKY PŘI PŘEPRAVĚ ZÁSILEK V ČESKÉ REPUBLICCE

EVALUATION OF THE RELEVANT IMPLEMENTATION OF THE PRINCIPLES OF SHARED ECONOMY IN ENSURING THE TRANSPORT OF PARCELS

Michaela Novotná^{1,*}, Libor Švadlenka¹, Dalibor Gottwald¹

Abstrakt *Problematika sdílené ekonomiky je v současné době velmi aktuální téma mající svůj význam v mnoha odvětvích národního hospodářství. V oblasti dopravy je možné pozorovat využití některých principů sdílené ekonomiky, zejména v rámci služeb, které spočívají ve sdílení kapacit osobních aut při přepravě osob (BlaBlaCar, Zipcar, DriveNow atd.). S přihlédnutím k situaci, kdy meziročně narůstá počet přepravovaných zásilek, naskýtá se prostor pro využití principů sdílené ekonomiky nejen pro přepravu osob, jak tomu již je, ale také právě při zajištění přepravy zásilek. Vzhledem k tomu, že v České republice nebyla tato problematika komplexně řešena, je nutné před případným stanovením strategií implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek ze strany příslušných veřejných institucí či ze strany podniků ověřit, zda jsou v České republice vytvořeny vhodné podmínky pro takovouto implementaci. Cílem článku je zhodnotit aktuální situaci v České republice v rámci implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek z vnějšího prostředí, konkrétně s využitím PEST analýzy.*

Klíčová slova *sdílená ekonomika, přeprava zásilek, PEST analýza*

Summary *The issue of shared economy is currently a very topical theme in many sectors of national economy. In the field of transport, it is possible to observe the use of some principles of shared economy, especially in the context of sharing capacity of cars in passenger transport (BlaBlaCar, Zipcar, DriveNow etc.). Taking into account the situation where the number of transported parcels is growing year-on-year, there is space for using principles of shared economy in ensuring the transport of parcels. Given the situation that this issue has not been comprehensively addressed in the Czech Republic, it is necessary to verify that the conditions for implementation principles of shared economy in the Czech Republic are appropriate. The aim of the paper is to evaluate the current situation in the Czech Republic within the implementation of principles of shared economy in the parcel delivery from an external environment, specifically using PEST analysis.*

Keywords *sharing economy, parcel delivery, PEST analysis*

¹ Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky, Studentská, 532 10 Pardubice, Česká republika

* korespondenční autor, tel.: +420 777 088 562, e-mail: michaela.novotna7@student.upce.cz

1 ÚVOD A LITERÁRNÍ REŠERŠE

V České republice je využívání principů sdílené ekonomiky v počátcích, zejména pak v rámci zajišťování přepravy zásilek. Z toho důvodu je nutné, ve snaze implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek, provést důkladnou analýzu vnějších faktorů v rámci zajišťování přepravy zásilek v prostředí České republiky.

Poznat okolní prostředí tak, aby byla pochopena povaha okolního prostředí a faktory, které toto prostředí ovlivňují, umožňuje podle slov Sedláčkové a Buchty (2006) analýza externího prostředí. Výsledkem analýzy, by poté měla být znalost prostředí umožňující managementu formulovat strategii odpovídající aktuálnímu prostředí a situaci na trhu. Přitom mezi nejdůležitější atributy, které je nutné zkoumat Mallya (2007) řadí: zjištění pozice subjektu v daném prostředí; umožnění rychle a efektivně reagovat na změny v turbulentním prostředí; sledování subjektu jako celku; využití vnitřních možností k reakci na prostředí, zamezení překvapení, zejména od konkurentů; vytvoření pevného základu pro tvorbu strategie. Cílem analýzy, který uvádí Dedouchová (2006), je nalézt v prostředí subjektu jak příležitosti, tak možná ohrožení, což povede k vytvoření strategie, která maximálně využívá příležitosti, jež okolní prostředí umožňuje, a naopak úplně se vyhnout, čelit a zmírnit dopad ohrožení na zkoumaný subjekt. Sedláčková a Buchta (2006) upozorňují, že s rozvojem technologií, a to zejména v oblasti komunikace, informačních systémů a infrastruktury, které umožnily zkrátit vzdálenost mezi subjekty na trhu, dochází ke globalizaci. Je tak důležité zkoumat faktory, které ovlivňují současné i budoucí chování subjektů na trhu v širším úhlu. Stejně tak Blažková (2007) a Kotler et al. (2007) říkají, že není důležité jen poznat externí prostředí subjektu, ale i identifikovat změny, trendy a faktory, které mohou mít vliv na pozici subjektu v budoucnosti. Shtal et al. (2018) rozčleňují nejběžněji používané metody k analýze prostředí, jako PEST analýzu, GRID analýzu, SWOT analýzu, SPACE, BCG matici a další, dle jejich vhodného použití. Kotler (2007) ještě zařazuje Porterův model pěti sil. Shtal et al. (2018) společně se Sedláčkovou a Buchtou (2006) přitom doporučují v prvním kroku při zavádění nového systému PEST analýzu, která je východiskem i pro další analýzy a zkoumá externí prostředí z komplexního pohledu. To je také důvod, proč je v tomto článku dále použita právě tato metoda.

Podle Sedláčkové a Buchty (2006) metoda PEST analyzuje makroprostředí z pohledu politického a legislativního, ekonomického, sociálního a technologického. Název analýzy je, jak říká Blažková (2007), odvozen od počátečních písmen jednotlivých skupin v angličtině, tedy political, economic, social a technological. Sedláčková a Buchta (2006) také varují před zcela podrobnou a vyčerpávající analýzou všech faktorů, protože některé faktory nemusejí být pro daný subjekt důležité vůbec nebo jen zanedbatelně. Naproti tomu některé faktory, které ovlivňují subjekt ve vysoké míře, je nutné sledovat kontinuálně, a svižně na ně reagovat. PEST analýza by podle Accipio (2019) měla být stavěna především na nezávislých faktech. Zikmund (2010) říká, že by zdroje měly být nezávislé. Zikmund (2010) dále uvádí, že PEST analýzu je dobré provádět v několika krocích. V prvním kroku je důležité podle autora stanovit ty oblasti, které budou pro daný subjekt důležité. Jiné oblasti budou důležité pro výrobní podnik a jiné pro informační služby. Dalším krokem, který Zikmund (2010) uvádí, je stanovení požadované hloubky celé PEST analýzy i podrobnosti v jednotlivých oblastech. Obsahem třetího kroku už potom je samotná analýza jednotlivých oblastí. Během čtvrtého kroku je pak podle Zikmunda (2010) udělat výtah analýzy do bodů. I Zikmund (2010) se přitom také, stejně jako Sedláčková a Buchta (2006), přiklání na úkor detailnosti se raději zaměřit na rizikové a zpeněžitelné faktory.

V celosvětovém měřítku není podle Vebera et al. (2016) využívání principů sdílené ekonomiky úplnou novinkou, její principy byly v počátcích uplatňovány mezi rodinnými příslušníky či přáteli. Jejich hlavní výhodou byly podle autora rychlost, dostupnost a jednoduchost transakce. Buczynski (2013) definuje sdílenou ekonomiku jako udržitelné hospodaření založené na sdílení lidských a materiálních zdrojů. Podobně definují sdílenou ekonomiku i Botsmanová a Rogers (2010) a říkají, že se jedná o ekonomický model, který je založen na využívání vlastnictví a poskytuje optimalizaci spotřeby za využití sdílení, výměny, pronájmu a půjčení zboží či služeb. O systému, který je řízen webovou technologií a umožňuje

sdílení a směnu zboží, služeb, prostoru, dovedností až po sdílení osobních automobilů, tak jak to doposud nebylo možné, píše dále Botsmanová (2012).

Svítek (2018) místo definice zařazuje sdílenou ekonomiku mezi základní pilíře udržitelného rozvoje. Sdílená ekonomika podle Svítka (2018) pomáhá trhu k jeho lepšímu fungování, rozšiřuje informovanost subjektů na trhu o cenách a kvalitě zboží a služeb, a zároveň umožňuje dostupnější vstup na trh pro další subjekty. Svítek (2018) také upozorňuje na rychlost rozvíjení tohoto nového pilíře ekonomiky, která vysoce předčila rychlost vytváření legislativních norem, důležitých pro zabránění vzniku napětí mezi zavedenými systémy a novými systémy založenými na sdílené ekonomice, jako se tomu stalo mezi taxikáři a službou Uber. Vysokého zájmu se dostává tomuto novému fenoménu i v akademické oblasti, zabývají se jím nejen domácí autoři, jako Svítek (2018), Veber et al. (2016), ale i mnozí zahraniční autoři, jako Hamari, Sjöklint a Ukkonen (2016), Hancock (2001), Xuemei a Qiang (2016) a mnoho dalších autorů.

První zmínky o využití sdílené ekonomiky v oblasti dopravy lze podle Millard -Balla et al. (2005) nalézt už v roce 1940 ve Švýcarsku. V dnešní praxi v oblasti dopravy existují podle autorů dva modely využívající sdílenou ekonomiku, prvním z nich je carsharing, tedy sdílení automobilů, zatímco druhý model označovaný carpooling lze přeložit, jako spolujízda. Carsharing podle Vebera et al. (2016) lze charakterizovat, jako autopůjčovnu, ve které si lidé půjčují automobily od jiných lidí či podniků, které jsou v požadované, převážně krátkém období nevyužité. Autoři jako příklad uvádí Zipcar či DriveNow. Nevýhodu však spatřují ve vysokých nákladech, které brání uživatelům v pravidelném užívání. V rámci carpoolingu jsou pak podle Vebera et al. (2016) s využitím platformy provozované operátorem nabízeny volná sedadla spotřebitele - řidiče na jejich plánované cestě, během které mohou spotřebitele - cestujícího dopravit na požadované místo. Uživatel si tak neprónajímá automobil, ale využívá služby velmi podobné taxislužbě. Marek et al. (2017) mezi společnostmi poskytující carpooling v České republice řadí Uber, Liftago, Veber et al. (2016) ještě přidávají BlaBlaCar. Novým trendem, který se v současné době objevuje podle Chenga, Guo, Shi a Qina (2019) je sdílení kapacity, v tomto případě s využitím volné kapacity veřejné dopravy. Principů sdílené dopravy využívají i Asghari a Al-e-Hashem (2020) při distribuci i zpětné logistice zdravotnických pomůcek se zapojením jejich uživatelů.

S výše uvedenými souvislostmi se pojí také cíl článku, a sice identifikovat faktory popisující vnější prostředí v rámci implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v podmínkách České republiky. Následně budou tyto faktory hodnoceny a na základě zjištěných výsledků bude možné konstatovat, zda je v současné době vhodné implementovat principy sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v České republice.

2 METODIKA APLIKACE METODY PEST

Ve snaze aplikace metody PEST je nutné realizovat několik kroků:

- Vymezit hlavní faktory, jež jsou relevantní pro popis vnějšího prostředí zkoumané problematiky
- Vytvořit obecný teoretický koncept pro popis vnějšího prostředí zkoumané problematiky
- Stanovit váhy a hodnoty jednotlivých faktorů
- Vyhodnotit získané informace popisující vnější prostředí zkoumané problematiky

2.1 Faktory popisující vnější prostředí v rámci implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v podmínkách České republiky

V následující části budou vymezeny hlavní faktory, jež jsou relevantní pro popis vnějšího prostředí v rámci využití principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v podmínkách České republiky. Hlavní faktory budou vymezeny dle členění metody PEST, tj. politické a legislativní faktory, ekonomické faktory, sociální faktory a technologické faktory.

POLITICKÉ A LEGISLATIVNÍ FAKTORY

První písmeno ve zkratce PEST analýzy je P, které je podle Blažkové (2007) počátečním písmenem political neboli politické prostředí. Zikmund (2010) do této oblasti ještě přidává legislativní faktory. Dvořáček a Slunčík (2012) vidí hlavní slabinu této oblasti v tom, že ji subjekt zpravidla nemůže ovlivnit. Jedná se o soubor nařízení a pravidel, které podnik musí dodržovat. Stabilita zahraničního prostředí, národní politická situace, členství země v mezinárodních organizacích, například Evropské unii, či Organizaci spojených národů, nebo oborových organizacích, například Světová poštovní unie. Autoři sem řadí především protimonopolní omezení, regulaci v oblasti cen, daňové zákony, ochrana životního prostředí nebo regulace exportu a importu. Dvořáček a Slunčík (2012) neopomínají ani svobodu tisku, či úroveň byrokracie a také korupci. Accipio (2019) ještě upozorňuje na válečné a další konflikty, ale také dává důraz na budoucí politický vývoj. Zikmund (2010) ještě přidává důraz na zákony a regulační orgány, které působí v oblastech energetiky, telekomunikací a televizním a rozhlasovém vysílání.

Jak uvádí Úřad vlády České republiky (2017) je důležité nalézt řešení, které bude umožňovat rozvoj sdílené ekonomiky a zároveň budou eliminovat negativní dopady, a to zejména z legislativní stránky. Vzhledem k tomu, že v současné době absence legislativního rámce pro sdílenou ekonomiku vyvolává negativní postoj k tomuto novému trendu, je možné pozorovat postupný tlak ze strany vybraných subjektů na implementaci vybraných právních norem pro některé úzké oblasti využití sdílené ekonomiky. Jako výzvu, vnímá legislativu i Deutsche Post DHL (2019). Tradiční poskytovatelé poštovních služeb musí respektovat podmínky zákona č.29/2000 Sb., o poštovních službách ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2000). Kontrolním orgánem je podle tohoto zákona Český telekomunikační úřad, který zajišťuje plnění podmínek poskytovateli a v případě neplnění povinností může přistoupit např. k uložení pokut. V rámci uvedeného zákona se tak jedná zejména o zajištění poštovního tajemství, za které poskytovatel zodpovídá. Pokud by bylo při doručení využito sdílené ekonomiky a přeprava a doručení zajištěno třetí osobou, je problematické zajištění záruky za udržení poštovního tajemství. Další problematickou oblastí, kterou zákon upravuje je Závazek veřejné služby, jež zahrnuje nejen služby, které musí držitel poštovní licence zajišťovat, ale i podmínky za jakých musí být služby poskytovány, včetně kvalitativních požadavků, které při poskytování služeb třetí osobou nemusí být stoprocentně zaručeny.

V rámci zajištění poslední míle se v posledních letech objevují nové trendy, jak je zřejmé např. z Deutsche Post DHL (2019). Prvním z nich jsou autonomní vozidla, ať už se jedná o malá vozidla pro pár zásilek až po velká nákladní vozidla. Jedná se sice o trend, který by mohl snížit zejména nároky na pracovní síly, ale jak říká Toman (2019), velkým problémem je legislativa a vyjasnění zodpovědnosti za případné nehody. Na stejný problém naráží i využití bezpilotních vzdušných dopravních prostředků, jakou jsou drony. Podle Deutsche Post DHL (2019) jsou nízké náklady kompenzovány regulačními opatřeními, zejména v oblasti ochrany vzdušného prostoru a také nebezpečím neoprávněného zneužití či zničení bezpilotního dopravního prostředku.

EKONOMICKÉ FAKTORY

Další oblastí, kterou od písmene E ve zkratce PEST odvozuje Blažková (2007) je economic, neboli ekonomické prostředí. Srpová a Řehoř (2010) říkají, že ekonomické faktory jsou obrazem ekonomické situace v dané zemi a hospodářské politiky státu. Jak říká Zikmund (2010) ekonomické prostředí je důležité pro stanovení ceny za pracovní sílu i pro stanovení cen produktů a služeb, které subjekt nabízí. Accipio (2019) ekonomické faktory řadí do bodů, kde nechybí faktory aktuální situace i trendů domácí ekonomiky, stejně tak situace a trendy zahraniční ekonomiky, otázky zdanění, sezónnost a celkové klimatické podmínky v zemi, tržní a obchodní cykly, neopomíná ani dodavatelský řetězec a trendy v distribuci zboží, ani úrokovou politiku či směnné kurzy. Zikmund (2010) zvláště uvádí daň z přidané hodnoty, spotřební daň nebo výši cla, ale také stabilitu měny a hrubý domácí produkt. Podle Sedláčkové a Buchty (2006) jsou základními indikátory ekonomického prostředí úroková míra, míra inflace nebo směnné kurzy. Tyto indikátory pak mají podle autorů vliv na úspěšnost subjektu, pokud trh ekonomicky roste, subjekt využívá růst k prodeji svých výrobků a služeb nebo naopak, pokud trh klesá, subjektu klesají

tržby. Blažková (2007) se zaměřuje na vládní výdaje či monetární politiku, která ovlivňuje cenu kapitálu a tím také investiční aktivitu subjektu. Devizový trh pak podle Sedláčkové a Buchty (2006) ovlivňuje konkurenci subjektu na zahraničních trzích.

Jak uvádí Srpová a Řehoř (2010), Accipio (2019) a Blažková (2007) ekonomické faktory odráží aktuální ekonomickou situaci v dané zemi. Mezi základní ukazatele tak autoři řadí HDP, celní a daňovou politiku, cenu pracovní síly a v neposlední řadě rozvoj mezinárodních trhů. S ohledem na specifické rysy sdílené ekonomiky Rick (2013) stanovuje jako hlavní ekonomický faktor jejího rozvoje zpeněžení nevyužitého vlastnictví. Naproti tomu specifickou oblastí pro přepravu zásilek je řešení poslední míle neboli last mile delivery, to dokazuje i práce Deutsche Post DHL (2019).

SOCIÁLNÍ FAKTORY

S je počátečním písmenem social, neboli podle Blažkové (2007) sociální prostředí. Autorka pak sociální faktory člení do 9 skupin, první z nich je rozdělení příjmů obyvatelstva, další jsou demografické faktory, jako věková struktura obyvatelstva, pohlaví, ale také velikost tradiční rodiny, povolání nebo stárnutí obyvatelstva. Následují faktory pracovní mobility, tedy ochoty cestovat za prací nebo ji změnit. Blažková (2007) neopomíná ani změny v životním stylu obyvatelstva, kdy zaměstnanci mají zájem o práci z domova a také o více volného času. Celkově je podle autorky nutné sledovat postoje obyvatelstva k práci a k trávení volného času. K tomu patří i další skupina, kam patří móda a další záliby, ale také koníčky. Kulturní faktory potom mají vliv na užití výrobku a spotřebu služeb. Rozdíl se nachází ale i na regionální úrovni, proto je důležité sledovat i tyto faktory. Sedláčková a Buchta (2006) se také zabývají vlivem vzdělávacích a etických podmínek obyvatelstva. Subjekty se pak podle autorů snaží naplnit potřeby obyvatelstva, které se neustále mění. Například zaměstnanci touží po pružné pracovní době, nebo zkrácení pracovního týdne. Srpová a Řehoř (2010) mluví i oblasti ekologie, která se někdy vyčleňuje do zvláštní kategorie, ale se změnami životního stylu a postojem obyvatelstva silně souvisí. Zikmund (2010) spatřuje výhodu této oblasti v možnosti snadného získání dat, jako počet obyvatel, věková struktura, dosažené vzdělání a další ze statistického úřadu. Také říká, že sledovat demografické ukazatele, etnikum, náboženské otázky, trendy životního stylu, ale také vliv médií a reklamy na nákup produktů, je důležité zejména pro subjekty prodávající koncovým uživatelům.

Jak říká Blažková (2007) v první řadě je důležité brát na zřetel obecně platné faktory pro sociální prostředí. Patří sem zejména demografické faktory, jako rozmístění obyvatelstva, které zdůrazňuje i Rick (2013), který současně říká, že lidé v zalidněných regionech začínají více preferovat sdílení, před vlastnictvím. Lidé se tak opět dostávají do bližšího kontaktu, což je dalším z důležitých faktorů, které uvádí Milner (2010). Lidé podle něj touží po společenské angažovanosti. Botsman a Rodgers (2010) říkají, že sdílená ekonomika umožňuje lidem návrat k jednodušším transakcím a také osobnější kontakt. Dalším z faktorů, který ovlivňuje zapojení obyvatel do sdílené ekonomiky je podle McCauleyho (2016) zájem o životní prostředí a zamezení plýtvání. To je využito při sdílení cest, ať už mezi cestujícími, při přepravě zásilek, nebo samotných dopravních prostředků. Podle Blažkové (2007) nesmí být opomenuty ani faktory pracovní mobility. S tím souvisí i podstatný faktor, který uvádí Pres (2015) a to ochoty přivýdělků. Pokud totiž občan vlastní věc nebo službu, o kterou má jiný zájem, sdílená ekonomika pomocí webového rozhraní oba snáze propojí a umožní vlastníkovvi si jednoduše přivýdělat. To by ale nebylo možné bez přístupu k IT a mobilním technologiím, což souvisí se životním stylem obyvatelstva i životní úrovní obyvatelstva (Blažková, 2007).

TECHNOLOGICKÉ FAKTORY

Posledním písmenem ve zkratce PEST je T pro oblast technological, neboli, jak uvádí Blažková (2007) technologické prostředí. O tom, jak je důležité aktivně inovovat v důsledku technických a technologických změn, které probíhají v okolí, píše Sedláčková a Buchta (2006). Autoři zároveň zdůrazňují schopnost subjektu předpovídat budoucí vývoj v této oblasti. Accipio (2019) zahrnuje do této oblasti vývoj technologií konkurencí, financování výzkumu, související a závislé technologie, záložní technologická

řešení, celková vyspělost technologie, informace a jejich komunikace, mechanismus nákupu produktu spotřebitele, legislativa v oblasti technologie, inovační potenciál produktu a subjektu, přístup subjektu k novým technologiím, licenční a patentová politika, globální komunikace. Zikmund (2010) do této oblasti zahrnuje stav a úroveň infrastruktury, zaměření průmyslu v dané zemi, a stejně jako Accipio (2019) také stav aplikované vědy a výzkumu, a její podporu, zejména vysokých škol. Podle Zikmunda (2010) se nesmí v této oblasti zapomínat ani na ekologii, a to především kvůli obchodování s emisními povolenkami, a také provádění EIA (Environmental Impact Assessment) studie při výstavbě nových objektů.

V rámci technologických faktorů, je tím nejdůležitějším faktorem rozvoj moderních komunikačních technologií, protože jak říkají Owyang et al. (2013) bez existence webového rozhraní by nebyla vůbec možná existence sdílené ekonomiky. Chytré mobilní telefony umožňují připojení k rozhraní téměř kdekoli a technologie GPS díky lokalizaci ještě vylepšují možnosti aplikace a snižování transakčních nákladů. Owyang et al. (2013) neopomínají ani moderní platební technologie, které umožňují uskutečnit platbu prostřednictvím internetu. Mezi další faktory, které ovlivňují využití sdílené ekonomiky zejména v oblasti last mile delivery, jsou, jak uvádí Deutsche Post DHL (2019), další technologická řešení. Konkrétně schopnost doručit zásilky, a to ať už se jedná o využití balíkomatů, dronů či autonomních vozidel. Je důležité neopomínat, ani myšlenky Zikmunda (2010), a zaměřit se na stav infrastruktury, který by měl systém využívat. Při zavádění sdílené ekonomiky do přepravy zásilek se jedná zejména o silniční síť, síť dep, tj. míst pro předání zásilek. Podobný problém řeší také Zhu et al. (2017) při rozmístění půjčovacích míst pro sdílená vozidla, který dále upozorňuje na důležitost mapových podkladů s adresami, které jsou důležité pro správné doručení.

2.2 Obecný teoretický koncept pro analýzu vnějšího prostředí v rámci implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v podmínkách České republiky

Na základě informací uvedených v předchozí části práce, je v tabulce 1 demonstrován obecný teoretický koncept, jež bude následně využit pro analýzu vnějšího prostředí v rámci implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v podmínkách České republiky.

Tab. 1 PEST analýza; zdroj: autoři s využitím expertního týmu (2020)

Skupiny faktorů	Faktory
Politické a legislativní	regulační orgán ČTÚ
	závazek veřejné služby
	neexistující legislativa
	vznikající legislativa v oblasti sdílené ekonomiky
	legislativa neumožňující samostatný pohyb autonomních vozidel legislativně nepovolený pohyb dronů
Ekonomické	růst HDP
	celní a daňová politika
	cena pracovní síly
	vysoké náklady poslední míle
	rozvoj nových trhů a mezinárodního obchodu zpeněžení nevyužitého vlastnictví
Sociální	potřeba větší socializace
	rozmístění obyvatelstva
	ochota přivydělat si další práci
	ochota dojíždět za prací
	vztah k životnímu prostředí vliv médií a reklamy přístup k IT a mobilním technologiím
Technologické	možnosti platby (kartou na internetu, převodem)
	moderní způsoby komunikace (aplikace v mobilním telefonu)
	silniční infrastruktura
	možnosti rozmístění dep další řešení poslední míle (výdejní box, dron, autonomní vozidlo, ...) mapové podklady s adresami

2.3 Stanovení vah a hodnocení faktorů popisujících vnější prostředí v rámci implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v podmínkách České republiky

Aby bylo možné dobře provést PEST analýzu, je nutné stanovit váhy faktorů uvedených v obecném teoretickém konceptu. Tento krok jde realizovat prostřednictvím několika způsobů, jak uvádí celá řada autorů. Jedná se o metody stanovení vah a hodnocení, jakými jsou metoda přímého stanovení vah, bodovací stupnice či metoda postupného rozvrhu vah (Fotr a Švecová, 2016) a dále o metody pomáhající získat relevantní výsledky jako brainstorming či expertní rozhovor (Plamínek, 2008; Stojanov, 2006; Flick, 2009 a Accipio, 2019). Pro stanovení vah faktorů byla zvolena metoda postupného rozvrhu vah s využitím brainstormingu mezi zástupci akademické sféry a zástupci firem podnikajících v oblasti dopravy. Přitom v prvním kroku byly stanoveny průměrné váhy pro jednotlivé skupiny faktorů, a následně byly stanoveny průměrné váhy pro jednotlivé faktory v dané skupině. K hodnocení faktoru bylo znovu využito brainstormingu mezi zástupci akademické sféry a zástupci firem podnikajících v oblasti dopravy a hodnoty byly stanoveny metodou přímého stanovení. Konečná bilance pro každý faktor byla získána vynásobením váhy skupiny faktorů, vahou faktoru a hodnocením faktoru. Součtem konečných bilancí všech faktorů, byla potom získána výsledná hodnota PEST analýzy.

3 VÝSLEDKY

V tabulce 2 jsou prezentovány výsledky aplikace metody PEST, na základě nichž je možné hodnotit relevantnost implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek v České republice z makroekonomické perspektivy.

Tab. 2 PEST analýza s vahou faktorů; zdroj: autoři s využitím expertního týmu (2020)

	Váha skupiny	Faktory	Váha faktoru	Hodnocení faktoru	Konečná bilance	
Politické a legislativní	0,2	regulační orgán ČTÚ	0,1	-1	-0,02	
		závazek veřejné služby	0,1	-1	-0,02	
		neexistující legislativa	0,3	-5	-0,3	
		vznikající legislativa v oblasti sdílené ekonomiky	0,2	3	0,12	
		legislativa neumožňující samostatný pohyb autonomních vozidel	0,15	2	0,06	
		legislativně nepovolený pohyb dronů	0,15	2	0,06	
		Výsledná hodnota skupiny				-0,100
		Ekonomické	0,2	růst HDP	0,15	4
celní a daňová politika	0,1			-2	-0,04	
cena pracovní síly	0,2			-3	-0,12	
vysoké náklady poslední míle	0,3			5	0,3	
rozvoj nových trhů a mezinárodního obchodu	0,1			4	0,08	
zpeněžení nevyužitého vlastnictví	0,15			3	0,09	
Výsledná hodnota skupiny				0,430		
<hr/>						
	Váha skupiny	Faktory	Váha faktoru	Hodnocení faktoru	Konečná bilance	
Sociální	0,3	potřeba větší socializace	0,1	3	0,09	
		rozmístění obyvatelstva	0,1	-4	-0,12	
		ochota přivydělat si další práci	0,25	5	0,375	
		ochota dojíždět za prací	0,15	5	0,225	
		vztah k životnímu prostředí	0,1	3	0,09	
		vliv médií a reklamy	0,15	2	0,09	
		přístup k IT a mobilním technologiím	0,15	4	0,18	
		Výsledná hodnota skupiny				0,93
Technologické	0,3	možnosti platby (kartou na internetu, převodem)	0,15	5	0,225	
		moderní způsoby komunikace (aplikace v mobilním telefonu)	0,2	5	0,3	
		silniční infrastruktura	0,1	-3	-0,09	
		možnosti rozmístění dep	0,2	-2	-0,12	
		další řešení poslední míle (výdejní box, dron, autonomní vozidlo, ...)	0,25	-5	-0,375	
		mapové podklady s adresami	0,1	2	0,06	
		Výsledná hodnota skupiny				0,000
		Výsledná hodnota vyčíslené PEST analýzy				1,26

Z tabulky je zřejmý výsledek 1,26, který sice není zcela průkazný, ale hodnocení se nachází v kladné části spektra používané škály hodnocení -5 až 5, z čehož vyplývá, že podmínky pro zavedení sdílené ekonomiky při přepravě zásilek jsou přívětivé. Z ohodnocení jednotlivých skupin potom vyplývá, že by se subjekt měl zaměřit především na politické a legislativní faktory, které jsou v záporné části spektra, ale ty bohužel

často subjekt může ovlivnit jen velmi málo. Na opačné straně se potom nachází ekonomické faktory, kdy by organizace měla využít aktuálně výhodné situace k implementaci nového systému.

4 ZÁVĚR

Vzhledem k tomu, že v České republice je využívání principů sdílené ekonomiky v počátcích, zejména pak v rámci zajišťování přepravy zásilek, bylo důležité, ve snaze implementace principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek, provést důkladnou analýzu vnějších faktorů v rámci zajišťování přepravy zásilek v prostředí České republiky. V rámci článku bylo proto využito jedné z metod umožňující provedení analýzy vnějšího prostředí, a sice metoda PEST. V rámci článku byla provedena literární rešerše problematiky analýzy vnějšího prostředí stejně jako problematiky sdílené ekonomiky. V rámci další části článku byly stanoveny jednotlivé faktory, které znamenají omezení i příležitosti pro zavedení principů sdílené ekonomiky. Zároveň bylo provedeno hodnocení faktorů tak, aby bylo možné zjistit, zda je okolní prostředí příznivé pro zavedení principů sdílené ekonomiky. Z provedeného hodnocení vyplývá, že pro zavedení principů sdílené ekonomiky při přepravě zásilek je současný stav prostředí poměrně příznivý, avšak v rámci implementace je nutné věnovat pozornost především legislativním a ekonomickým faktorům. Konkrétně je nutné potlačit omezující faktory a využít faktorů nabízejících příležitosti. Zjištěné výsledky je možné konfrontovat se studií PwC od Vaughana a Daveria (2016) kde konstatují, že v Evropě je aktuálně přívětivé prostředí pro rozvoj sdílené ekonomiky. Zároveň je, ale potřeba říci, že aktuální situace se může rychle změnit, na což upozorňují i Zikmund (2010) nebo Sedláčková a Buchta (2006). Vítek (2018) dále říká, že je nutné neopomínat ani hledisko bezpečnosti, protože informační technika zpracovává velké množství dat a hrozí riziko jejich zneužití.

Poděkování

Spolufinancováno z dotačního programu Doprava 2020+, projektu reg. č. SGS_2020_010, název projektu: „Technologie a management v dopravě“.

Literatura

ACCIPIO, 2019. *PEST (PESTLE/STEEPLE) Market Analysis Tool* [online]. Dostupné z: <https://www.businessballs.com/strategy-innovation/pest-market-analysis-tool/> [přístup: 2020-04-20].

Asghari, Mohammad a Al-E-Hashem, Mohammad J. Mirzapour. 2020. A green delivery-pickup problem for home hemodialysis machines; sharing economy in distributing scarce resources. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 134.

Blažková, Martina. 2007. *Marketingové řízení a plánování pro malé a střední firmy*. Andrea Bláhová. Praha: Grada.

Botsman, Rachel. a Rogers, Roo. 2010. *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. New York: Harper Business.

Botsman, Rachel. 2012. The currency of the new economy is trust. *TED.com* [online]. Dostupné z: https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_currency_of_the_new_economy_is_trust [přístup: 2020-05-19].

Buczynski, Beth. 2013. *Sharing is Good: How to Save Money, Time and Resources through Collaborative Consumption*. Canada: New Society Publishers.

Česko, 2000. *Zákon č. 29/2000 Sb. O poštovních službách a o změně některých zákonů (zákon o poštovních službách)*. [online]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-29?text=z%C3%A1vazek%20ve%C5%99ejn%C3%A9%20isu%C5%BEby> [přístup: 2020-05-23].

Dedouchová, Marcela, 2006. *Strategie podniku*. Jiří Vysušil a Eva Kislingerová. Praha: C.H.BECK.

- Deutsche Post DHL, **2019**. *LogisticsTrendRadar - Delivering insight today, creating value tomorrow*. [online]. Dostupné z: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/core/documents/pdf/glo-core-trend-radar-widescreen.pdf>. [přístup: 2020-05-29].
- Dvořáček, Jiří a Slunčík, Peter. **2012**. *Podnik a jeho okolí: jak přežít v konkurenčním prostředí*. Marcela Palíšková. Praha: C.H. Beck.
- Flick, Uwe, **2009**. *An introduction to qualitative research*. 4th ed. London: Sage Publications.
- Fotr, Jiří a Švecová, Lenka. **2016**. *Manažerské rozhodování - Postupy, metody a nástroje*. 3.vyd. Praha: Ekopress.
- Hamari, Juho, Sjöklint, Mimmi a Ukkonen, Antti. **2016**. The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*. 67(9). s. 2047-2059.
- Hancock, Trevor, **2001**. People, partnerships and human progress: Building community capital. *Health Promotion International* 16(3). s. 275-280.
- CHeng, Geyao, Guo, Deke, Shi, Jianmai a Qin, Yudong. **2019**. Planning City-Wide Package Distribution Using Crowdsourced Public Transportation Systems. *Ieee access. Piscataway: Institute of Electrical and Electronics Engineers* 7. s. 1234-1246.
- Kotler, Philip et al., **2007**. *Moderní marketing*. Marie Zelinová. Praha: Grada.
- Mallya, Thaddeus, **2007**. *Základy strategického řízení a rozhodování*. Pavel Němeček. Praha: Grada.
- Marek, David et al., **2017**. Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví. *Deloitte* [online]. Dostupné z: <https://edu.deloitte.cz/m/Content/DownloadPublication/sdilena-ekonomika-2017> [přístup: 2018-08-13].
- MCcauley, Kelsey. **2016**. Sustainability in the Sharing Economy, *Medium* [online]. Dostupné z: <https://medium.com/@14ideas/is-the-sharing-economy-environmentally-sustainable-c3fef196d36d> [přístup: 2018-08-13].
- Millard-Ball, Adam, et al., **2005**. *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*. Washington, D. C.: Transportation Research Board.
- Milner, Conan., **2010**. Social Networking Can Increase Feelings of Isolation, Students Say. *The Epoch Times* [online]. Dostupné zde: https://www.theepochtimes.com/social-networking-isolation-college-students-facebook-myspace-twitter_1507533.html [přístup: 2020-05-29].
- Owyang, Jeremiah, **2013**. *The Collaborative economy: Product, services, and market relationship have changed as sharing startups impact business models. To avoid disruption, companies must adopt the Collaborative Economy Value Chain*. [online]. Dostupné z: <https://www.slideshare.net/Altimeter/the-collaborative-economy> [přístup: 2020-05-28].
- Plamínek, Jiří, **2008**. *Řešení problémů a rozhodování: jak přinutit problémy, aby pracovaly ve váš prospěch*. Marie Zelinová. Praha: Grada Publishing.
- Press, Alex, **2015**. The Sharing Economy. *Saturday Evening Post* 287. s.34-39.
- Rick, Torben, **2013**. The drivers behind the rise of the collaborative economy. [online]. Dostupné z: <https://www.torbenrick.eu/blog/strategy/the-drivers-behind-the-rise-of-the-collaborative-economy/> [přístup: 2020-05-29].
- Sedláčková, Helena a Buchta, Karel. **2006**. *Strategická analýza*. Jiří Dvořáček. Praha: C.H.BECK.
- Shtal, Tatyana V. et al., **2018**. Methods of analysis of the external environment of business activities. *Revista ESPACIOS* 39(12). s. 22-30.

Srpová, Jitka a Řehoř, Václav. **2010**. *Základy podnikání: teoretické poznatky, příklady a zkušenosti českých podnikatelů*. Ladislav Blažek a Ladislav Rolínek. Praha: Grada.

Stojanov, Robert, **2006**. Braintorming. *Manuál prognostických metod*. Martin Potůček. Praha: Sociologické nakladatelství, s. 13-19.

Svítek, Miroslav, **2018**. Sdílená ekonomika a udržitelnost, *Sdělovací technika* 66(3). TOMAN, 2019. Překážkou nasazení autonomních vozů je hlavně legislativa a nejasná odpovědnost, technologie už většinu zvládnou, *Logistika*. [online]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/c1-66424030-prekazkou-nasazeni-autonomnich-vozu-je-hlavne-legislativa-a-nejasna-odpovednost-technologie-uz-vetsinu-zvladnou> [přístup: 2020-05-23].

Úřad Vlády České republiky, **2017**. *Analýza sdílené ekonomiky a digitální platformy*. (Úřad vlády České republiky při využití dvou analýz Sdílené ekonomiky vytvořeného pro Úřad vlády v rámci TA ČR (Technologická agentura ČR) řešitelským týmem VŠPP (Vysoká škola podnikání apráva), ve spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu a Janem Pastorčákem.) [online]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf [přístup: 2020-04-21].

Vaughan Robert a Daverio, Raphael. **2016**. *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*. duben. PwC UK. [online]. Dostupné zde: <http://bit.ly/2s5iPsz> [přístup: 2020-05-24].

Veber, Jaromír, et al., **2016**. *Sdílená ekonomika: Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky*. [online]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf> [přístup: 2020-05-21].

Xuemei, Wu a Qiang, Zhi. **2016**. Impact of Shared Economy on Urban Sustainability: from the Perspective of Social, Economic, and Environmental Sustainability, *CUE2016-Applied Energy Symposium and Forum 2016: Low carbon cities & urban energy systems*. Energy Procedia 104. s. 191-196. [online]. Dostupné z: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> [přístup: 2020-05-28].

Zhu, Xiaolu, **2017**. Location deployment of depots and resource relocation for connected car-sharing systems through mobile edge computing, *International Journal of Distributed Sensor Networks*. 13(6).

Zikmund, Martin, **2010**. Kde se vzala a k čemu je PEST analýza, *BusinessVize* [online]. Dostupné z: <http://www.businessvize.cz/planovani/kde-se-vzala-a-k-cemu-je-pest-analyza> [přístup: 2020-04-21].