

# Vliv sdílené ekonomiky na snižování nejistot trhu práce<sup>1</sup>

Magdalena Kotýnková

**Článek se zabývá problematikou sdílené ekonomiky. Cílem článku je vysvětlit hlavní důvody rychlého růstu sdílené ekonomiky a na příkladu internetových firem Uber a Bolt ukázat, jaké výhody a nevýhody sdílená ekonomika společnosti přináší. K silným stránkám sdílené ekonomiky podle autorky patří sdílení nevyužitých kapacit a statků, které jiní nemohou vlastnit nebo je vlastnit ani nechtějí. Jako další přínos je uvedeno to, že sdílená ekonomika vyvíjí tlak na tradiční tržní subjekty, čímž dochází k navýšení rozmanitosti a kvality trhu. Za slabé stránky sdílené ekonomiky autorka označuje obtíže s výběrem daní a právní vymahatelností vznikajících závazků a také to, že vlivem sdílené ekonomiky dochází k poklesu poptávky na tradičním trhu.**

## Úvod

Cílem článku je analyzovat a vyhodnotit hlavní důvody rychlého růstu sdílené ekonomiky, k němuž došlo v posledním desetiletí. Na příkladu segmentu dopravy jsou vyhodnoceny důvody růstu sdílené ekonomiky. Patří k nim nejistoty trhu práce, a to především nedostatečné výdělky, nedostatečná pružnost pracovních úvazků, ztráta zaměstnání, diskriminace apod.

I když definice nového modelu není zcela ustálena, a dokonce ani jeho název, začíná se postupně hovořit o sdílené ekonomice (shared economy), jejíž podstatou je nový hybridní ekonomicko-technologický model, který umožňuje sdílení statků namísto jejich výlučného vlastnictví. Tento nový model pronikl do života lidí, protože jim umožnil vyhnout se vlastnění věcí (statků) a místo toho je za nižší cenu sdílet s dalšími lidmi. Na druhé straně umožnil těm, kteří určité statky vlastní, sdílet je za úplatu s ostatními.

Článek je příspěvkem k diskusi, která byla otevřena ve 4. loňském čísle časopisu Fórum sociální politiky otiskem příspěvku Platformová práce je v Česku rozšířenější než jinde v Evropě (Smejkalová, 2019), v němž autorka poukázala na vysoké zapojení Čechů do platformové práce. Naskytá se proto otázka, jaké důvody motivují lidi k tomu, že hledají tyto nové formy práce.

## 1. Teoretická východiska

V odborné literatuře jsou uváděny rozmanité definice a výklady pojmu sdílená ekonomika, avšak společný základ je vždy postaven na myšlence sdílení statků. Tato

myšlenka není zcela nová, akcelerovala však s využitím nových informačních a komunikačních technologií, které umožnily přímé propojení lidí, v tomto případě propojení poskytovatelů sdílených statků s jejich uživateli. Cambridgeský slovník uvádí: „Sdílená ekonomika je ekonomický systém postavený na bázi sdílení majetku a služeb mezi lidmi, a to zdarma nebo za úplatu, obvykle s využitím internetu“ (Cambridge Dictionary, 2019). Základ sdílené ekonomiky tedy spočívá ve sdílení statků a umožňuje, že lidé nemusí vlastnit veškeré statky, ale mohou si je pronajímat od těch, kteří s nimi disponují a ne zcela je využívají. Může se přitom jednat o automobil, byt, nářadí, ale třeba i o finanční prostředky, hudbu, filmy apod.

Jak uvedeno, rozvoj internetu a následně i nových sociálních sítí usnadnil vzájemné propojení lidí a umožnil vznik tzv. „peer to peer“ („P2P“) platform, neboli platform „lidem od lidí“, čímž se zjednodušil přístup poskytovatelů statků na trh na jedné straně a vyhledávací proces uživatelům na druhé straně. A to vše při dosažení nízkých transakčních nákladů, neboť k propojení mezi poskytovatelem a uživatelem dochází pomocí technologických inovací, tj. bez dalších zprostředkovatelů. Poskytovatelem sdílených statků je fyzická osoba, která vlastní ne vždy zcela využívané statky a nabízí je na příslušném portálu, zpravidla za účelem výdělku. Uživatelem je osoba, která využívá statků a služeb poskytovatele (Botsman, 2015).

Právě přímé propojení poskytovatele statků s jejich uživatelem pohání sdílenou ekonomiku stále dopředu a lze očekávat, že další vývoj technologických inovací tento pohyb bude ještě zrychlovat.

R. Botsman pak chápe sdílenou ekonomiku jako hybridní ekonomicko-technologický model sdílení, výměny či pronajmutí statků místo jejich výlučného vlastnictví, který je založen na propojení ekonomiky s technologickými inovacemi (Botsman, 2015).

Sdílená ekonomika začíná pronikat do života lidí, protože umožňuje lidem vyhnout se vlastnění věcí, které by využívali jenom částečně, a místo toho je sdílet za nižší cenu s dalšími lidmi. I když lze sdílení provádět zdarma, jedná se většinou o činnost zpoplatněnou, což umožňuje poskytovatelům statků za pomoci sdílené ekonomiky dosahovat výdělky, případně přivýdělky k jejich hlavní činnosti. Jak poukazuje Arun Sundararajan, lidé nabízejí prostřednictvím sdílené ekonomiky často svůj málo využívaný majetek nebo služby uživatelům, kteří pro ně najdou využití a jsou ochotni za ně zaplatit (Sundararajan, 2016). Sdílenou ekonomiku pak charakterizuje následovně:

- sdílená ekonomika podporuje vytváření nových trhů, na kterých probíhá výměna zboží a služeb, čímž vzniká potenciál k vyšší ekonomické aktivitě,
- na nových trzích se otevírají nové možnosti, které umožní plné využití všeho, a to majetku, dovedností, ale i času a peněz,
- nabídka statků a práce přichází od jednotlivců (spíše než od korporací),
- dochází k rozvolnění hranice mezi osobním a profesionálním životem, neboť nabídka statků a služeb komercializuje dosud osobní věci jako např. svezení autem nebo půjčení peněz,
- dochází k rozvolnění hranice mezi plně zaměstnaným člověkem a občasným

pracovníkem, mezi závislým a nezávislým pracovníkem a mezi prací a volným časem, neboť tradiční práce na plný úvazek jsou nahrazovány pouze najímáním práce (například člověka s živností).

Sdílenou ekonomiku lze považovat za formu platformové práce, která ve svém širokém pojetí zahrnuje práci zprostředkovanou digitálním způsobem, tedy s pomocí internetových stránek či mobilních aplikací souhrnně nazývaných digitální platformy (Smejkalová, 2019). Takto vymezený pojem je širší než pojem „sdílená ekonomika“, neboť ta je postavena na myšlence sdílení statků, která však také jako hybridní ekonomicko-technologický model funguje s využitím digitálních platform podložených internetem a sociálními sítěmi.

## 2. Historie sdílené ekonomiky

Pohlédneme-li zpět do historie, pak sdílení statků není novým jevem, naopak myšlenka sdílení existuje dlouho a v různých oblastech. Dlouhou historii sdílení lze dokumentovat na příkladu sdílení knih ve veřejných knihovnách. V minulosti se sdílení používalo i pro zmírnění nedostatku určitých statků, dobrým příkladem může být sdílení automobilů v USA v průběhu 2. světové války, které probíhalo prostřednictvím neziskových komunitních organizací, a to především z důvodu nedostatku pohonných hmot (Deloitte, 2017). Avšak rozdíl mezi uvedenými příklady sdílení statků a současnou formou sdílené ekonomiky spočívá ve využití technologických inovací, především internetu a později sociálních sítí.

První platforma sdílené ekonomiky vznikla ve Spojených státech pod názvem e-bay v polovině 90. let a umožňovala poskytovatelům statků prodávat své věci nejdříve charitě a později i mezi sebou. Avšak nejznámější internetové firmy, mezi které patří Uber nebo Airbnb, vznikly až v následujícím desetiletí, protože internet sám o sobě ještě nebyl dostačující pro provoz sdílené ekonomiky v takové formě, jak je známa dnes. Až sociální sítě daly uživatelům možnost zpětného ohodnocení sdílených statků, což je stavebním kamenem každého sdílení, neboť rozhoduje o dalších potencionálních účastnících sdílených statků. K současné formě sdílené ekonomiky patří také snadnost mobilních plateb za poskytnuté sdílení statků a služeb.

## 3. Diskuse

### 3.1 Je sdílená ekonomika příležitostí pro snadný přístup k práci a výdělku?

Sdílená ekonomika proniká do rozmanitých ekonomických sektorů, a i když je nejrozšířenější v segmentu dopravy

a ubytování, etabluje se také v segmentu financí, vzdělání, lidských zdrojů, trhu s filmy, hudebního trhu apod. (Botsman, 2015). Rozvoj sdílené ekonomiky měl nezbytně dopad na trh práce, kam přinesl nové příležitosti pro ty, kteří mají zájem zajistit si výdělek, případně si jej navýšit. Lidé zaměstnaní nebo práci hledající mohou pomocí internetových firem vstoupit na trh práce rychle, jednoduše a navíc: tuto práci je možno často vykonávat dle časových možností poskytovatele (pracovníka) a tím harmonizovat pracovní a rodinný život, případně pracovní život a další vzdělávání. V Evropě je nejvíce zkušenosti se segmenty sdílené ekonomiky, které pronikly do oblasti dopravy a ubytování (PwC UK, 2016).

### 3.2 Jaké možnosti snižování nejistot trhu práce vykazuje segment dopravy sdílené ekonomiky v České republice?

Obdobně jako v ostatních evropských zemích patří i v České republice segment dopravy, spolu s ubytováním, k nejrozšířenějším a nejznámějším segmentům sdílené ekonomiky. V současné době působí v segmentu dopravy dvě firmy zaměřené na osobní dopravu: americký Uber<sup>2</sup> a estonský Bolt (dříve Taxify)<sup>3</sup> a tři firmy zaměřené na rozvoz jídla: finská firma Wolt,<sup>4</sup> pobočka americké firmy Uber pod názvem Uber Eats a česká firma Dáme jídlo.<sup>5</sup>

Počet lidí, kteří pracují pro firmy Uber nebo Bolt, není znám, neboť obě firmy tato čísla tají. Na příkladu segmentu dopravy je ale možno zamyslet se nad tím, jaké příležitosti sdílené ekonomika nabízí, čím doplňuje tradiční trh práce a proč je možnost participovat v segmentu dopravy poměrně hojně využívána. Z výzkumu realizovaného v rámci diplomové práce Vliv sdílené ekonomiky na možné snížení budoucích rizik českého trhu práce v letech 2018 až 2028 (Suchánek, 2019), který byl proveden v internetové firmě Bolt zaměřené na osobní dopravu, byly zjištěny motivace k výkonu práce v této firmě. Výsledky výzkumu jsou uvedeny v následující kapitole 3.3.

### 3.3 Nejistoty trhu práce snižované segmentem dopravy sdílené ekonomiky<sup>6</sup>

#### *Nedostatečné výdělky*

Práce vykonávaná v rámci sdílené ekonomiky je především zdrojem přivýdělku, kterým si poskytovatelé služeb doplňují svoje příjmy s příjmem z hlavního zaměstnání.<sup>7</sup> Vstup do segmentu dopravy je velmi jednoduchý, zájemce o práci se registruje v mobilní aplikaci jako řidič, následně proběhne jeho schválení a prostřednictvím mobilní aplikace je hned informován o zakázkách, které pak provádí za finanční odměnu. Vstup do sdílené ekonomiky je ale omezen vlastnictvím potřebných prostřed-

ků pro vykonávání práce. Firma Bolt a Uber vyžadují, aby měli řidiči vlastní automobily. Pokud by si poskytovatel služby automobil vypůjčil, snížilo by to jeho výdělek.

#### *Nedostatečná flexibilita pracovních úvazků*

Mezi rizika českého trhu práce, na které je dlouhodobě poukazováno, patří nedostatečná pružnost pracovních úvazků, čímž trpí hlavně ti, kteří potřebují harmonizovat pracovní a rodinný život nebo pracovní život a další vzdělávání. Sdílená ekonomika je vstřícná k těm, kteří potřebují pružný čas výkonu práce, zvláště pokud se týká rozsahu vykonávané práce i jejího začátku a konce. V segmentu dopravy si řidič upraví začátek, konec a tím i délku svého výkonu dle svých časových možností a zvláště ženy mají příležitost tímto způsobem harmonizovat pracovní a rodinný život.<sup>8</sup>

#### *Diskriminace*

Vážným rizikem na tradičním trhu práce je diskriminace, přestože je v příslušných právních normách zakázána, viz zákon č. 198/2009 Sb. – tzv. antidiskriminační zákon, a zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti. Je doloženo, že některé skupiny obyvatel mají nerovné podmínky na tradičním trhu práce, a i když je velká snaha diskriminaci potlačit, je tato otázka stále předmětem odborných diskusí. V centru pozornosti je zvláště nerovné ohodnocení mužů a žen na trhu práce (MPSV, 2019). Z výzkumu provedeného v rámci diplomové práce Vliv sdílené ekonomiky na možné snížení budoucích rizik českého trhu práce v letech 2018 až 2028 (Suchánek, 2019) vyplynulo, že zaregistrovat se a začít pracovat jako řidič ve sdílené ekonomice může každý zájemce bez ohledu na pohlaví, rasu, národnost, věk nebo dokonce i zdravotní stav, pokud je lékařsky potvrzeno, že jeho zdravotní stav nebrání řízení motorového vozidla. Není výjimkou, že v oblasti dopravy jezdí řidiči s postižením pohybového aparátu, kteří mají uzpůsobený automobil, což alespoň částečně odstraňuje diskriminaci zdravotně postižených osob.

Při schvalování registrací řidičů nedochází k vylučování lidí dle charakteristik, které je řadí na tradičním trhu práce mezi rizikové skupiny, a nezkoumá se ani, zda jedná se o ženy s malými dětmi, po mateřské dovolené, což opět přispívá k tomu, že si ženy mohou zajistit výdělek a harmonizovat tím pracovní a rodinný život.

#### *Hospodářské recese*

I když je obtížné předvídat, zda a jak velký hospodářský pokles hrozí české ekonomice, již nyní Český statistický úřad dokládá, že se ekonomický vývoj zpomaluje.

V roce 2019 došlo k nejnižšímu růstu HDP od roku 2013 (meziročně o 2,4 %) a ekonomické oslabení se očekává i v roce 2020 (ČSÚ, 2019). Tato očekávání jsou odrazem ekonomického zpomalení v Německu, jehož vývoj je pro českou ekonomiku klíčový.

Ekonomický pokles je vesměs provázen poklesem tradičních pracovních míst. Sdílená ekonomika by mohla, aspoň částečně, kompenzovat případný nárůst nezaměstnanosti, neboť část propuštěných zaměstnanců si může téměř okamžitě zajistit výdělek ve sdílené ekonomice.

## Zastaralé znalosti pracovní síly

Očekává se, že nastupující technologický vývoj, který je nesen ve jménu digitalizace a robotizace, bude mít vliv na snížení počtu tradičních pracovních míst. Odhadovat, jak velký dopad bude mít digitalizace a robotizace na trh práce, je obtížné, neboť nelze odhadnout, jak rychle bude tento proces probíhat a jak a kdy se protne s disponibilní pracovní silou na trhu práce (Mařík, 2016).

Ke snížení budoucích rizik na trhu práce vyplývajících se zavádění digitalizace a robotizace patří především rekvalifikace a další vzdělávání zaměstnanců, které by je na změny připravilo, neboť dle Zprávy o konkurenceschopnosti 2019/20, kterou vydalo Světové ekonomické fórum (WEF, 2019), Česká republika nemá pracovní sílu připravenou na digitální budoucnost. Neuralgickým místem je, že pracovní síla nemá dostatečné dovednosti, především kritické myšlení. Snížit rizika, která vzniknou na trhu práce v důsledku digitalizace a robotizace, však může i sdílená ekonomika, jež umožňuje lidem zajistit rychlý výdělek. Vstup do segmentu dopravy je poměrně jednoduchý, výdělek je možno dosahovat po dlouhou dobu, navíc s extrémně flexibilní pracovní dobou.<sup>9</sup> Paradoxně lze pracovat i více hodin, než je zákonem stanovená pracovní doba a zajistit si nadprůměrnou mzdu.

V této souvislosti je však nutné upozornit na problematiku dodržování pracovněprávních předpisů v internetových firmách. Problematika nižší právní ochrany v pracovněprávní oblasti, nemožnost uzavírání kolektivních smluv apod. je však v internetových firmách obdobný problém jako u části osob samostatně výdělečně činných, které sice vykazují ekonomickou činnost na základě živnostenského listu, ale tuto činnost vykonávají pouze pro jeden ekonomický subjekt (zaměstnavatele) a jsou ve stejné pozici jako zaměstnanec (dělníci a řemeslníci na stavbách, uklízečky, ale i finanční poradci apod.).

## Závěr

Na příkladu segmentu dopravy bylo prokázáno, že sdílená ekonomika může

tlumit rizika, která vznikají na tradičním trhu práce. Velkou motivací pro vstup lidí do sdílené ekonomiky se stala možnost zajistit si rychlý výdělek využitím volné kapacity svého automobilu, přičemž vstup do segmentu dopravy je poměrně jednoduchý, výdělek je možno dosahovat po dlouhou dobu, navíc s extrémně flexibilní pracovní dobou. Vstup do sdílené ekonomiky je ale omezen vlastnictvím potřebných prostředků pro vykonávání práce, neboť firmy Bolt a Uber vyžadují, aby měli řidiči vlastní auta.

Na druhé straně je nutné poukázat na to, že v roce 2019 byly veškeré pracovní možnosti v oblasti segmentu dopravy sdílené ekonomiky dostupné pouze v Praze, přestože všechny firmy počítají s případnou expanzí. Situace je komplikována nedostatečnou legislativou<sup>10</sup>, a proto se některá města staví k dopravním službám odmítavě, což vyústilo dokonce v odchod firmy Uber z Brna nebo firmy Bolt z Českých Budějovic, Plzně, Olomouce a Ostravy. V budoucím časovém horizontu však mohou autonomní (samoříditelné) vozy lidskou práci z dopravy vyřadit, což zcela pozmění obchodní model v dopravě.

Výzkum v internetové firmě Bolt podtrhl silné a slabé stránky segmentu dopravy sdílené ekonomiky. Jednou z prokázaných výhod je plné využití volných kapacit a zdrojů, čímž lze dosáhnout vyššího stupně environmentální šetrnosti. Právě téma šetrnosti k životnímu prostředí a trvale udržitelný rozvoj začalo přitahovat ve vyspělých zemích světa ke sdílené ekonomice stále více příznivců. K silným stránkám tedy patří sdílení nevyužitých kapacit, které probíhá za úplatu, a na druhé straně možnost sdílení statků, jež jiní nemohou vlastnit nebo je vlastnit ani nechtějí.

K přednostem sdílené ekonomiky lze přičíst i to, že vyvíjí tlak na stávající tržní subjekty, které pro zachování konkurenceschopnosti musí inovovat svoji činnost a přicházet s novými produkty. Zároveň jsou vystaveny výzvě, aby přehodnotily své dosavadní obchodní modely, a ve své činnosti stále více využívají technologických inovací.

Ke slabým stránkám sdílené ekonomiky patří, že podstata obchodování je založena na oboustranné důvěře, nikoliv na právně podložených smluvních ujednáních. Oboustranná důvěra je ve sdílené ekonomice porušena, pokud uživatel např. poškodí sdílený statek nebo poskytovatel nezajistí inzerovanou kvalitu statku nebo služby. Jednostranné porušení důvěry není právně ošetřeno a vymahatelnost nápravy je obtížná, připomeňme však, že právě takto nastavený ekonomický model umožňuje dosažení nízkých transakčních nákladů a tím možnost dosažení nižších cen za sdílené statky a služby. Oboustranná důvěra je ve sdílené ekonomice budována hodnocením kvality využívaného

statku nebo služeb, a to všemi subjekty vtaženými do sociální ekonomiky (uživateli i poskytovateli). Proto k prudkému rozvoji sdílené ekonomiky došlo až s nástupem sociálních sítí, které podpořily výměnu vzájemných informací a referencí.

Velkou nevýhodou sdílené ekonomiky, jež je předmětem častých diskusí, je složitá problematika placení daní internetovými firmami. Je podrobně popsána ve studii zpracované společností Deloitte: Sdílená ekonomika - Bohatství bez vlastnictví, a sice v rozsáhlé kapitole Zdanění sdílené ekonomiky - náročný proces se spoustou otázek (Deloitte, 2017).

Sdílená ekonomika expandovala v předcházejících 10 letech a lze očekávat, že její další vývoj bude předmětem mnoha analýz a výzkumů.

- 1 Tento příspěvek byl redakci FSP zaslán v únoru 2020, tj. před vypuknutím koronavirové pandemie v České republice, a na vzniklou krizi spojenou s touto pandemií reaguje jen dílčím způsobem. I když lze nyní odhadovat, že sdílení movitých i nemovitých věcí bude v nadcházejícím období zbrzděno obavami z bezprostředních mezilidských kontaktů, na jejichž základě dochází k rychlému šíření nákazy, ekonomicko-technologický model, který je podstatou sdílené ekonomiky, se bude prosazovat dál. Jak již lze sledovat, současná situace vyvolala posílení on-line nákupů a v důsledku toho se sektor dopravy sdílené ekonomiky, o němž je v tomto příspěvku vedena diskuse, velmi rychle přeorientoval z osobní dopravy na přepravu zboží a služeb.
- 2 Americký Uber byl založen v roce 2009, svoje služby však společnost představila až v roce 2010. Uber funguje ve více než 60 zemích a 600 městech po celém světě.
- 3 Estonský Bolt byl založen v roce 2013 jako technologické řešení pro taxi dispečinky, postupně se však firma zaměřila na zákaznický požadavčí osobní přepravu. Bolt tak nyní funguje ve více než 25 zemích a ve více než 100 městech v Evropě, Africe, Asii a Austrálii.
- 4 Finský Wolt vznikl v roce 2014 v Helsinkách, nyní působí ve více než 60 městech; jeho rozvoz jídla probíhá i pomocí motocyklu nebo silničního kola.
- 5 Česká firma zabývající se rozvojem jídla.
- 6 Od přijetí restriktivních opatření, která byla přijata v polovině března 2020 v souvislosti s koronavirovou nákazou, došlo sice ke snížení objemu osobní dopravy, na niž se specializují internetové firmy Bolt a Uber, ale na druhé straně došlo k velkému navýšení objemu zakázek u jejich „sesterských“ firem Wolt a Uber Eats, které se specializují na přepravu jídla (MF Dnes, 4. 4. 2020). Výsledky výzkumu obsažené v kapitole 3.3 jsou proto v současné situaci platné pro ty internetové firmy, které poskytují kurýrní služby.
- 7 Dle studie Platformová práce je v Česku rozšířenější než jinde v Evropě téměř dvě třetiny lidí (73,1 %), kteří vykonávají platformovou práci uvedlo, že so takto vydělávají méně než polovinu měsíčního příjmu, jedná se tedy o formu jejich přívýdělku (Smejkalová, 2019).
- 8 Dle studie Platformová práce je v Česku rozšířenější než jinde v Evropě bylo zjištěno, že v platformové práci sice participuje lehce více mužů, ale pro více žen představuje platformová práce jejich jediný výdělek (Smejkalová, 2019).
- 9 Je však nutné připomenout, že v delším časovém horizontu mohou vyřadit autonomní (samoříditelné) vozy lidskou práci z dopravy, což zcela pozmění obchodní model v dopravě.

10 Novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, která uvolní ruce alternativním taxislužbám, zřejmě bude přijata v polovině letošního roku.

## Literatura

Botsman, R., 2015. *The Case for Collaborative Consumption*. [online]. [cit. 2020-01-24]. TEDxSydney. Dostupné z: [https://www.ted.com/talks/rachel\\_botsman\\_the\\_case\\_for\\_collaborative\\_consumption](https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_case_for_collaborative_consumption)Airbnb.

Cambridge Dictionary, 2019. Cambridge University Press, [online]. [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/sharing-economy>.

ČSÚ, 2019. *Předběžný odhad HDP – 4. čtvrtletí 2019*. Praha: Český statistický úřad [online]. [cit. 2020-01-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/predbezny-odhad-hdp-4-ctvrtleti-2019>.

Deloitte, 2017. *Sdílená ekonomika – Bohatství bez vlastnictví*. Deloitte [online]. [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilena-ekonomika.pdf>.

Mařík, V. a kol. 2016. *Průmysl 4.0: výzva pro Českou republiku*. Praha: Management Press. ISBN 978-80-7261-440-0.

MF Dnes. Praha. 4. 4. 2020. *Město teď patří kurýrům. Nebývale vytiženým kurýrním službám pomáhá zájem lidí o práci a průjezdné pražské silnice*.

MPSV, 2019. *Projekt MPSV 22 % K ROVNOSTI*, [online]. [cit. 2020-01-13]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/22-k-rovnosti>.

PwC UK, 2016. *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe* : [pwc.co.uk](http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16952/attachments/1/translations/en/renditions/native). [online]. [cit. 2020-01-13]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16952/attachments/1/translations/en/renditions/native>.

Suchánek, E., 2019. *Vliv sdílené ekonomiky na možné snížení budoucích rizik českého trhu práce v letech 2018 až 2028*. Diplomová práce, Praha: NF VŠE.

Sundararajan, A., 2016. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, ISBN 978-026-2034-579.

Smejkalová, K., 2019. *Platformová práce je v Česku rozšířenější než jinde v Evropě*. Fórum sociální politiky. 4/2019. ročník 13. ISSN 1802-5854 print, 1803-7488 online.

WEF, 2019. *Global Competitiveness Report 2019: How to end a lost decade of productivity growth*. [online]. [cit. 2020-01-13]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/reports/how-to-end-a-decade-of-lost-productivity-growth>.

## Právní normy

Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti

Zákon č. 198/2009 Sb., o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon)

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

*Doc. Ing. Magdalena Kotýnková, CSc. (kotynkov@vse.cz) působí jako vysokoškolská pedagožka na Katedře hospodářské a sociální politiky Vysoké školy ekonomické v Praze (Department of Economic and Social Policy, Faculty of Economics, University of Economics), nám. W. Churchilla 4, 130 67 Praha 3. Zaměřuje se na otázky trhu práce, příjmové nerovnosti a chudoby.*