

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet

Vedran Brozović, Filip Hrastić, Luka Meštrović i Hrvoje Bilić

**Empirijsko istraživanje ekonomije dijeljenja u Hrvatskoj: navike
i zadovoljstvo mladih korisnika uslugama prijevoza na zahtjev**

**Empirical Research on Sharing Economy in Croatia: Youth
Habits and Satisfaction with Ride-hailing Services**

Zagreb, 2018.

Ovaj rad izrađen je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu pod vodstvom doc. dr. sc. Kristine Petljak i doc. dr. sc. Dore Naletina i predan je na natječaj za dodjelu Rektorove nagrade u akademskoj godini 2017. /2018.

ZAHVALA

Zahvaljujemo se dr. sc. Milici Mihaljević i Institutu za hrvatski jezik i jezikoslovlje na podršci i zajedničkom trudu da obogatimo hrvatski leksik. Velika hvala Marku Matijeviću i portalu *srednja.hr* na objavljivanju poziva za ispunjavanje anketnog upitnika, bez kojega ne bismo imali tako impresivan odaziv. Posebno mjesto u našoj zahvali zaslužuju knjižničarka Silvana, dizajnerica Irena, kartograf Ozren i divni Ivan.

Najviše se zahvaljujemo našim mentoricama doc. dr. sc. Kristini Petljak i doc. dr. sc. Dori Naletini na velikodušnom dijeljenju znanja, beskompromisnom inzistiranju na izvrsnosti i neumornoj podršci pri pisanju ovoga rada.

*“Uber, the world’s largest taxi company, owns no vehicles.
Facebook, the world’s most popular media owner, creates no content.
Alibaba, the most valuable retailer, has no inventory. And Airbnb, the
world’s largest accommodation provider, owns no real estate.
Something interesting is happening.”*

-Tom Goodwin-

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj rada	1
1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja	2
1.3. Sadržaj i struktura rada	3
2. EKONOMIJA DIJELJENJA	4
2.1. Terminološka pojašnjenja	4
2.2. Definicija ekonomije dijeljenja.....	6
2.3. Model poslovanja u ekonomiji dijeljenja.....	10
2.4. Prednosti i nedostaci ekonomije dijeljenja.....	12
2.4.1. Prednosti ekonomije dijeljenja	12
2.4.2. Nedostaci ekonomije dijeljenja	18
2.5. Klasifikacija ekonomije dijeljenja	20
2.6. Profil sudionika u ekonomiji dijeljenja.....	24
2.6.1. Korisnici usluga u ekonomiji dijeljenja	24
2.6.2. Pružatelji usluga u ekonomiji dijeljenja	27
2.7. Veličina tržišta ekonomije dijeljenja.....	28
2.8. Pravni okvir i reguliranje ekonomije dijeljenja.....	32
2.9. Razvoj tržišta ekonomije dijeljenja u Hrvatskoj	35
3. EKONOMIJA DIJELJENJA U TRANSPORTU S POSEBNIM OSVRTOM NA POSLOVANJE UBERA	37
3.1. Ekonomija dijeljenja u transportu	37
3.1.1. Suprijevozne platforme	38
3.1.2. Platforme dijeljenja automobila	39
3.1.3. Platforme prijevoza na zahtjev	41
3.2. Poslovanje Ubera u svijetu.....	43
3.2.1. Uberove usluge osobnog prijevoza	47
3.2.2. Uberova metoda formiranja cijena usluga	49
3.2.3. UberEATS	54
3.2.4. UberFREIGHT	56
3.2.5. Uber Advanced Technologies Group	57
3.3. Poslovanje Ubera u Republici Hrvatskoj	61
4. PREGLED POSTOJEĆIH ISTRAŽIVANJA	72
4.1. Bibliometrijska analiza	72
4.2. Pregled postojećih inozemnih istraživanja.....	82

4.3.	Pregled postojećih domaćih istraživanja.....	88
5.	ISTRAŽIVANJE EKONOMIJE DIJELJENJA NA PRIMJERU UBERa	92
5.1.	Metodologija istraživanja.....	92
5.2.	Instrument istraživanja.....	93
5.3.	Uzorak istraživanja	95
5.4.	Rezultati istraživanja.....	101
5.4.1.	Osobne preferencije ispitanika	101
5.4.2.	Potrošačke navike korisnika UBERA	103
5.4.3.	Zadovoljstvo korisnika UBER uslugama.....	113
5.4.4.	Razlozi nekorisćenja UBER usluga.....	120
5.5.	Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja	122
6.	ZAKLJUČAK	123
	LITERATURA	124
	SAŽETAK	139
	SUMMARY	139
	POPIS GRAFOVA.....	140
	POPIS SLIKA	141
	POPIS TABLICA.....	142
	ŽIVOTOPIS STUDENATA.....	143
	PRILOZI.....	145
	Prilog 1. Klasifikacija radova s obzirom na WoS kategoriju koja se odnosi na časopis u kojem je rad objavljen	145
	Prilog 2. Nazivi časopisa u kojima je objavljen najveći broj radova na promatranu temu... 148	148
	Prilog 3. Zemlje institucija kojima pripadaju autori članaka	152
	Prilog 4. Područje istraživanja kojem pripada rad	154
	Prilog 5. Najproduktivniji autori.....	156
	Prilog 6. Popis članaka po citiranosti.....	160
	Prilog 8. Dodjeljene ključne riječi	204
	Prilog 9. Autorske ključne riječi.....	219
	Prilog 10. Popratno pismo uz anketni upitnik.....	243
	Prilog 11. Anketni upitnik.....	244

Popis engleskih i hrvatskih termina

Engleski

Hrvatski

collaborative economy	ekonomija suradnje
sharing economy	ekonomija dijeljenja
collaborative consumption	kolaborativna (suradnička) potrošnja
on-demand economy	ekonomija na zahtjev
gig-economy	ekonomija honorarnih poslova
ride-sharing	suprijevoz
ride-hailing	usluga prijevoza na zahtjev
digital matching firms	digitalne tvrtke uparivanja

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Današnji svijet svjedoči ogromnome rastu i probijanju platformi ekonomije dijeljenja. Njihov se rast veže uz velika tehnološka dostignuća u zadnjih nekoliko desetljeća, od pojave interneta do razvoja pametnih telefona i digitalnih platformi. Svijet se ubrzano odmiče od tradicionalnog modela poslovanja poduzeća u kojima oni koriste svoja sredstva u svrhu ponude proizvoda ili usluga na tržištu. Novi se model poslovanja, naime, oslanja na korištenje digitalnih i međupovezanih platformi kako bi se fizička sredstva dijelila među velikim brojem ljudi – fokus više nije na vlasništvu, nego na izravnom doživljaju iskustva te međusobnom povjerenju pružatelja i korisnika usluga. Poduzeća koja su integrirala ovaj model danas bilježe snažan rast te iz temelja mijenjaju način razmišljanja o potrošnji dobara i usluga. Njihov je utjecaj najvidljiviji u području transporta: poduzeća poput Ubera, Lyfta i Graba svakodnevno prevoze milijune korisnika širom svijeta, pritom se oslanjajući na model izravnog spajanja korisnika s pružateljima usluga prijevoza.

Iako je ranije spomenuti tehnološki razvoj uvelike pridonio razvoju kolaborativne potrošnje, najveći su utjecaj na uspjeh samoga koncepta imali upravo potrošači: njihova je želja za sudjelovanjem u takvom konceptu bila glavni okidač globalne popularizacije platformi ekonomije dijeljenja. Mlađe su generacije, štoviše, mnogo sklonije prihvaćanju novih tehnologija te samoga koncepta zamjene osobnog vlasništva kako bi dobili pristup decentraliziranoj, fleksibilnoj i cijenovno povoljnijoj mreži pružatelja usluga. Ovaj će generacijski pomak prema konceptu dijeljenja dobara imati ogromne posljedice na poslovanje postojećih poduzeća. Upravo je ovo razlog zašto je primaran fokus istraživanja stavljen na mlade – njihove stavove o osobnome vlasništvu te stvaranju dodane vrijednosti kroz nova iskustva najbolji su indikator budućih razvoja na tržištu.

Istraživanjem će biti dobiveni pokazatelji koji omogućuju detaljnu analizu utjecaja platformi ekonomije dijeljenja u transportu na području Republike Hrvatske, kao i podatci o zadovoljstvu korisnika korištenjem spomenutih platformi.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

S ciljem identificiranja ključnih radova iz područja ekonomije dijeljenja, s posebnim naglaskom na ekonomiju dijeljenja u prijevozu, provedena je detaljna analiza relevantne inozemne znanstvene literature, posebice radova u sljedećim časopisima: *MIS Quarterly Executive*, *Transportation Research Record*, *Transportation Research Part B: Methodological*, *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, *Transportation Research Procedia* i *Transportation Research Record*, kao i domaće znanstvene i stručne literature. U izradi rada koristila su se i izvješća Državnog zavoda za statistiku o opsegu ekonomije dijeljenja u Republici Hrvatskoj, rezultati dosad provedenih istraživanja raznih marketinških agencija u Republici Hrvatskoj o uslugama prijevoza na zahtjev kao i izvještaji relevantnih inozemnih institucija o ekonomiji dijeljenja u svijetu.

Kako bi se ostvario uvid u razvoj istraživanja u području ekonomije dijeljenja provedena je bibliometrijska analiza, a u sklopu koje je provedena analiza vrsta radova u promatranom data setu, citatnih indeksa kao i broja objavljenih radova po godinama. Također je i analiziran jezik originala radova te je napravljena i klasifikacija radova s obzirom na Web of Science kategoriju na koju se odnosi časopis u kojem je promatrani rad objavljen. Analizirani su i časopisi u kojima je objavljen najveći broj radova na promatranu temu, obrazložene su zemlje institucija kojima pripadaju autori članaka, analizirano je područje istraživanja kojem pripada rad te je napravljena analiza dodijeljenih i autorskih ključnih riječi.

Prilikom izrade rada korišten je niz znanstvenih metoda. Problem istraživanja opisan je metodom deskripcije dok su se korištenjem metoda analize i sinteze te indukcije i dedukcije izučavala postojeća saznanja i spoznaje o problemu istraživanja dostupna u inozemnoj i domaćoj znanstvenoj i stručnoj literaturi. Prilikom analize dosad provedenih istraživanja korištena je metoda kompilacije. U svrhu ostvarivanja primarnog cilja rada provedeno je primarno istraživanje zadovoljstva i navika mladih korisnika pružateljem usluga prijevoza na zahtjev u Republici Hrvatskoj. Kao instrument istraživanja korišten je visoko strukturirani anketni upitnik sastavljen od pitanja i tvrdnji preuzetih iz ranije provedenih istraživanja iz promatranog područja. Podaci prikupljeni empirijskim istraživanjem, u kojem je sudjelovalo 1052 ispitanika, obrađeni su metodama deskriptivne statistike.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je podijeljen u ukupno šest poglavlja.

Prvo poglavlje „*Uvod*“ sastoji se od predmeta i cilja rada, izvora podataka i metoda prikupljanja, sadržaja i strukture rada.

U drugom dijelu rada pod nazivom „*Ekonomija dijeljenja*“ daje se sveobuhvatan uvid u područje ekonomije dijeljenja. Najprije se obrađuje terminologija te razni termini koji se u akademskim i profesionalnim krugovima koriste za određivanje pojma ekonomije dijeljenja, nadalje se donosi definicija ekonomije dijeljenja, objašnjava se model poslovanja u ekonomiji dijeljenja, kao i prednosti i nedostaci ekonomije dijeljenja. U ovom je poglavlju izrađena klasifikacija i opisan profil sudionika u ekonomiji dijeljenja. Analizira se veličina tržišta ekonomije dijeljenja, pravni okvir i reguliranje ekonomije dijeljenja, a poglavlje završava opisom razvoja tržišta ekonomije dijeljenja u Hrvatskoj.

U trećem poglavlju „*Ekonomija dijeljenja u transportu s posebnim osvrtom na poslovanje Ubera*“ definira se i opisuje ekonomija dijeljenja u transportu, te se definiraju postojeći oblici ekonomije dijeljenja u transportu: suprijevozne platforme, platforme dijeljenja automobila i platforme prijevoza na zahtjev. Potom je opisano poslovanje Ubera u svijetu, gdje su definirane Uberove usluge osobnog prijevoza, Uberova metoda formiranja cijena usluga, poznati *surge pricing*.

U četvrtom poglavlju dan je pregled postojećih istraživanja. Prvenstveno je za potrebe rada provedena bibliometrijska analiza znanstvenih članaka u području ekonomije dijeljenja, potom pregled postojećih inozemnih istraživanja i pregled postojećih domaćih istraživanja.

U petom poglavlju „*Istraživanje ekonomije dijeljenja na primjeru Ubera*“ prikazani su rezultati empirijskog istraživanja. Opisana je metodologija istraživanja, instrument istraživanja i uzorak istraživanja. Nakon rezultata empirijskog dijela istraživanja, navode se ograničenja istraživanja i preporuke za buduća istraživanja.

Šesto je poglavlje zaključak cjelokupnog rada.

2. EKONOMIJA DIJELJENJA

2.1. Terminološka pojašnjenja

Ne postoji općeprihvaćeni termin niti naziv za ekonomiju dijeljenja. U znanstvenoj se i stručnoj literaturi još uvijek koristi mnogo različitih termina za pojam ekonomije dijeljenja. Neki od termina su istoznačni, dok se drugi djelomično značenjski preklapaju te se preferirani izrazi razlikuju kako između akademskih krugova i poslovnoga svijeta, tako i među samim autorima u području (Botsman, 2013). Naziv ekonomija dijeljenja prvi se put pojavljuje 2008. godine (Puschmann i Alt, 2016; Lessig, 2008) i može se reći da je danas izraz koji se najčešće upotrebljava (Gobble, 2017). Međutim, od kada je ekonomija dijeljenja postala predmetom znanstvenog istraživanja i medijskih natpisa, počeli su se pojavljivati novi nazivi u pokušaju ispravnog definiranja još neistraženoga fenomena. Tako se primjerice u hrvatskome jeziku može naizmjenice koristiti sintagma ekonomija dijeljenja i ekonomija suradnje, ali rjeđe i kolaborativna potrošnja.

Osim navedenih, u engleskom jeziku još se mnogo više sintagmi pojavljuje u akademskim izvorima, neki od kojih su *“peer-to-peer economy”*, *“on-demand economy”*¹, *“gig economy”*² (Belk, 2014), *„access-based consumption“* (Frechette, 2016) i *„collaborative economy“* (Botsman, 2013). Mnogi od tih termina imaju potpuno ili djelomično preklapajuće definicije što neizbježno dovodi do pojmnovnog zasićenja, pa i pitanje ispravnoga izraza dovodi do konfuznih zaključaka. Tako primjerice čak i autor knjige naziva *“The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism”*, profesor Arun Sundararajan, nije siguran što se tiče terminologije. Naime, Sundararajan ističe kako preferira termin *“crowd-based capitalism”* zbog toga što obuhvaća poslovni model dobavljanja resursa iz društva i prodaje istih proizvoda i usluga društvu, uzimanjući pritom naknadu za posredništvo. U naslovu je knjige ipak odlučio upotrijebiti izraz ekonomija dijeljenja jer ga koristi i razumije većina zajednice, što slikovito prikazuje raznolikost pojmova i potrebu za jasnijom definicijom (Gobble, 2017; Anderson i Smith, 2016).

¹ Hrv. ekonomija na zahtjev, prijevod prema uputstvu Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovlje

² Hrv. ekonomija honorarnih poslova, prijevod prema uputstvu Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovlje

Autorica Rachel Botsman i autor Roo Rogers, koji su još 2010. godine predvidjeli veliku važnost ekonomije dijeljenja u knjizi “What’s mine is Yours: How Collaborative Consumption is Changing the Way We Live” sklonija je terminu kolaborativne potrošnje jer jasno ukazuje na podjelu troškova i imovine između korisnika (Gobble, 2017). Botsman (2013) je kasnije pokušala razjasniti razlike između nekih od korištenih termina. Pojam ekonomije suradnje (*collaborative economy*) definirala je kao ekonomiju izgrađenu na mreži povezanih pojedinaca i zajednica nasuprot centraliziranim institucijama u kojoj se preobrazio način na koji proizvodimo, konzumiramo, financiramo i učimo. Nadalje, suradnička potrošnja³ (*collaborative consumption*) definirana je kao ekonomski model temeljen na dijeljenju, razmjeni, prodaji ili iznajmljivanju dobara i usluga kojim se omogućuje pristup, a ne vlasništvo. Termin ekonomije dijeljenja objasnila je kao ekonomski model temeljen na dijeljenju nedovoljno korištene imovine, radilo se o prostoru, vještini ili čemu drugome, u zamjenu za monetarnu ili nemonetarnu naknadu. Belk (2014) kritizira navedenu definiciju kolaborativne potrošnje kao preopširnu te ističe da se njome miješaju unutar iste kategorije razmjena dobara na tržištu, darovanje i dijeljenje dobara. Predlaže drugu, užu definiciju kolaborativne potrošnje kao koordinirano stjecanje i distribuciju nekih resursa za novčanu ili kakvu drugu naknadu od strane pojedinaca (Belk, 2014). *Peer economy* jest tržište koje olakšava dijeljenje i neposrednu razmjenu dobara i usluga temeljenu na uzajamnom povjerenju (Botsman, 2013). Botsman (2013) ističe važnost razvoja tržišta iz industrijske ekonomije u kojoj korisnik ima samo pasivnu ulogu u ekonomiju suradnje u kojoj korisnici ujedno imaju i ulogu dobavljača, ulogu proizvodnje i financiranja te sudjelovanja u razvoju proizvoda i usluga.

Ministarstvo gospodarstva Republike Hrvatske u svojem dokumentu “Pregled mjera, politika i aktivnosti Uprave za trgovinu i unutarnje tržište” u poglavlju “Poticaj i razvoj tržišnog natjecanja i novih poslovnih modela” naizmjenice koristi izraze ekonomija dijeljenja i ekonomija suradnje (Ministarstvo gospodarstva Republike Hrvatske, 2016), dok je Europska Komisija (2016) usvojila sintagmu ekonomija suradnje. Ministarstvo trgovine Sjedinjenih Američkih Država u svom je izvješću 2016. godine odlučilo koristiti užu termin “*Digital Matching Firms*”⁴ kao definiciju koja obuhvaća sva obilježja poduzeća koja svoje poslovne modele temelje na platformama koje se vežu uz ekonomiju dijeljenja (Telles, 2016).

³ U nekim se radovima na hrvatskome jeziku koristi prijevod sličniji engleskome terminu, *kolaborativna potrošnja*

⁴ Hrv. Digitalne tvrtke uparivanja, prema uputstvu Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovlje

Uz sve navedene termine, uvriježeni su se i nazivi poput “*platform economy*” autora Adama Chandlera koja se dijeli na dvije podkategorije: platforme vezane za tržište rada i one povezane uz tržište imovina. Kada se svi navedeni termini uzmu u obzir, većina se stručnjaka slaže da izraz ekonomija dijeljenja prevladava te je postala standardan naziv (Gobble, 2016). Ne gubeći iz vida izrazitu heterogenost upotrebljavanje terminologije, u ovom će se radu koristiti sintagma ekonomija dijeljenja kao najčešća i ekonomija suradnje kao službeni naziv odabran od strane Europske komisije.

2.2. Definicija ekonomije dijeljenja

Ispravno definiranje pojma ekonomije dijeljenja od iznimne je važnosti jer neizbježno utječe na zakonske regulative koje se odnose na pružatelje usluga za koje se smatra da se bave takvim gospodarskim djelatnostima. Odluke o definiranju ekonomije dijeljenja utječu na klasifikaciju trgovačkih društava kojima poslovanje može biti čak i zabranjeno ovisno o tome smatra li se to poduzeće tvrtkom ekonomije dijeljenja. Iz tih razloga u ovom poglavlju nudi se pregled ne samo znanstvenih definicija, već i onih iz državnih i međunarodnih institucija, te ukratko i definicija od strane samih korisnika.

Kao što variraju termini koji se koriste za ekonomiju dijeljenja, u literaturi se mogu naći i raznovrsne definicije istog pojma. Već je spomenuto da se izraz ekonomija dijeljenja pojavljuje prvi puta 2008. godine, a označava kolaborativnu potrošnju nastalu aktivnostima dijeljenja, razmjene, i iznajmljivanja nekih dobara bez vlasništva nad njima (Lessig, 2008). Međutim, poduzeća koja su uključena u ekonomiju suradnje uglavnom imaju određene zajedničke osobine. Najčešće korisnici mogu istovremeno zauzeti dvojaku ulogu: onu korisnika usluga te drugu kao izvršitelja neke usluge. Za tržišni mehanizam spajanja ponude i potražnje uglavnom postoji informacijsko rješenje u obliku internetske platforme i/ili mobilne aplikacije. U sklopu toga informacijskog rješenja često postoje korisničke opcije ocjenjivanja kvalitete robe ili usluge te implemetiran sustav za elektroničko plaćanje.

Profesor Arun Sundararajan autor je jedne od najznačajnijih knjiga o ekonomiji dijeljenja te jedan od najutjecajnijih mislioca u tom području (Anderson i Smith, 2016). Sundararajan (2016) izdvojio je pet ključnih karakteristika koje definiraju ekonomiju dijeljenja. Prva je da ekonomija dijeljenja izgrađuje tržišta koja omogućuju razmjenu dobara i razvoj novih usluga

čime se potencijalno povećava ukupna potrošnja u ekonomiji. Druga je karakteristika koju izdvaja veća iskorištenost postojeće imovine, čime se povećava efikasnost upotrebe kapitala. Nadalje, Sudararajan (2016) ističe odmicanje od centraliziranih institucija s čvrstom hijerarhijom prema mrežama korisnika. Time ponuda kapitala i rada više ne dolazi od velikih državnih organizacija i privatnih korporacija, nego iz mreže pojedinaca. Četvrta je odlika ekonomije dijeljenja prema autoru nestajanje jasnih razlika između profesionalnih i osobnih odnosa. Ekonomija dijeljenja omogućuje transakcije poput posudbe manje količine novca između nepoznatih ljudi iako bi se takve radnje inače smatrale osobnim pitanjima. Zadnja je karakteristika ekonomije dijeljenja koju autor ističe nestajanje jasnih razlika između zaposlenja u stalnom radnom odnosu i privremenog rada, kao i smanjenje razlika između zaposleničkog odnosa i samostalnog rada te umanjene razlika između posla i slobodnog vremena (Sundararajan, 2016).

Prema definiciji Europske komisije ekonomija suradnje odnosi se na one poslovne modele u kojima se određene gospodarske djelatnosti pospešuju platformama za suradnju koje stvaraju otvoreno tržište za privremenu upotrebu robe ili usluga koje nerijetko pružaju privatne osobe (Europska komisija, 2016). Ekonomija dijeljenja ne ograničava se isključivo na transakcije koje uključuju promjenu vlasništva nad nekim dobrom. U većini slučajeva ekonomija suradnje podrazumijeva transakcije s ciljem stvaranja dobiti, međutim može se odnositi i na radnje koje su dobrovoljne naravi. Ekonomija dijeljenja omogućena je razvojem novih tehnologija, te gotovo uvijek uključuje razmjenu podataka ili transakcije putem interneta. U tom smislu ekonomija suradnje obuhvaća tri glavne kategorije sudionika: (1) pružatelji usluga, (2) korisnici usluga i (3) posrednici. Pružatelji usluga su sudionici koji dijele dobra, resurse, vrijeme i/ili vještine. Pružatelji usluga mogu biti privatne osobe koje usluge nude povremeno ili profesionalni pružatelji usluga (što može uključivati i trgovačka društva). Drugu skupinu sudionika ekonomije dijeljenja čine korisnici ponuđenih usluga, koji u nekim slučajevima mogu istovremeno imati ulogu i pružatelja usluga. Zadnju skupinu čine posrednici koji putem internetskih kanala povezuju pružatelje usluga i korisnike te olakšavaju transakcije između njih koristeći se platformama za suradnju (Europska komisija, 2016).

Ministarstvo trgovine Sjedinjenih Američkih Država, kao što je već spomenuto, odlučilo je usvojiti potpuno novi termin za poduzeća koja svoje poslovanje baziraju na ekonomiji dijeljenja. Time pokušavaju uže i jasnije definirati takve poslovne modele kako bi olakšali klasifikaciju kompanija u budućnosti. U dokumentu "Digital Matching Firms: A New

Definition in the ‘Sharing Economy’ Space” takva su poduzeća nazvana digitalnim tvrtkama povezivanja⁵ i definirana četirima kriterijima. Kao prvo, spomenute se kompanije služe informacijskim sustavima i tehnologijama poput internetskih platformi i mobilnih aplikacija kako bi omogućile transakcije između korisnika. Drugi je kriterij da se takve platforme koriste sustavima kontrole kvalitete proizvoda i usluga pomoću korisničkih ocjenjivanja (*user-based rating system*) vlastitih iskustava prilikom kupnje, time osiguravajući razinu povjerenja između korisnika usluge i dobavljača koji se međusobno ne poznaju. Treći je uvjet potpuna fleksibilnost radnog vremena korisnicima koji pružaju usluge ili nude dobra preko platforme. Zadnji je kriterij da korisnici koji su pružatelji usluga prilikom njihovog izvršavanja koriste vlastitu imovinu (Telles, 2016). Takav pristup definiciji ekonomije suradnje obrazložen je tvrdnjom da termini poput ekonomije dijeljenja ili kolaborativne ekonomije ne karakteriziraju dovoljno jasno što čini kompanije poput TaskRabbita, Airbnba ili Ubera inovativnim i po čemu bi ih se trebalo izdvojiti u zasebnu kategoriju. Nadalje, dodaju kako izrazi poput ekonomija dijeljenja impliciraju da se neko dobro ili usluga nudi bez potraživanja novčane naknade, što u primjeru svih navedenih tvrtki nije slučaj. Istaknuta je također i činjenica da već postoje platforme kao što je Freecycle koje zaista nude razmjenu robe ili usluga besplatno, odnosno omogućuju donaciju vlastite imovine (Telles, 2016).

Posebnu pozornost može se posvetiti i pitanju kako istraživati područje ekonomije dijeljenja, uzimajući u obzir da ispitanici često nisu upoznati s terminologijom. U svojem je istraživanju ekonomije suradnje PwC (2015) ispitanicima pojam ekonomije dijeljenja objasnio time da omogućuje stjecanje novčane dobiti upotrebom nedovoljno iskorištene imovine, a na način da se materijalna imovina dijeli kao usluga. Pojasnili su primjerom vlasnika automobila koji iznajmljuje vozilo dok ga ne koristi, i vlasnika stana koji ga izdaje u najam dok izbiva na odmoru. U drugom pak istraživanju provedenom za Europsku komisiju, PwC (2016) definira poduzeća ekonomije suradnje (*collaborative economy*) kao organizacije koje koriste internetske platforme radi povezivanja raspršenih skupina pojedinaca i tvrtki te im omogućuje dijeljenje pristupa određenoj imovini ili resursu poput vremena i vještina na način koji prije nije bio moguć.

Pew Research Center proveo je zanimljivo istraživanje u kojemu su ispitanici zamoljeni da objasne pojam ekonomije dijeljenja vlastitim riječima (Olmstead i Smith, 2016). Samo je 27%

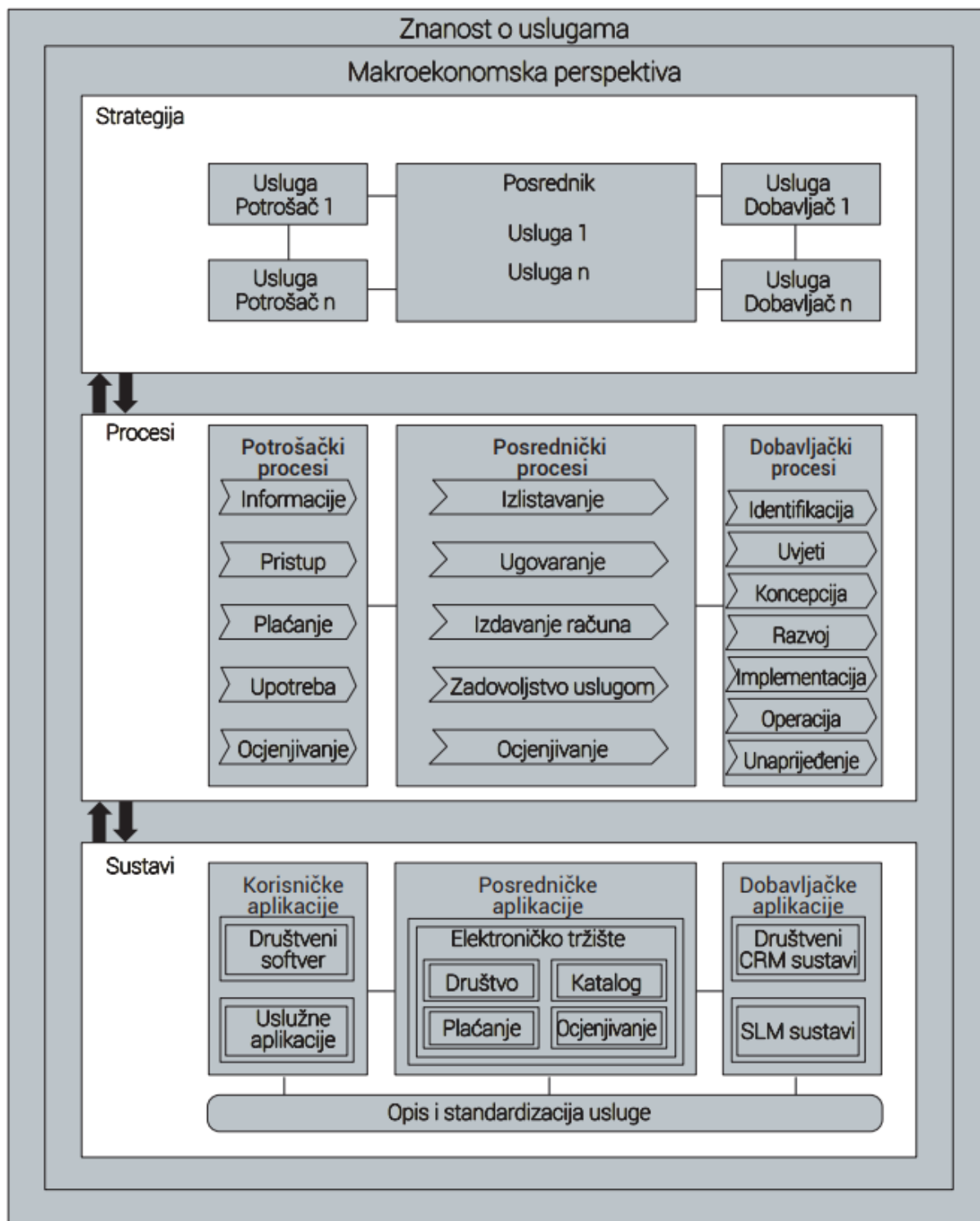
⁵ Prema prijedlogu Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovlje

ispitanika odgovorilo da je čulo za termin „ekonomija dijeljenja“, a od njihovih su definicija razvijene tri osnovne kategorije u koje se odgovori mogu raspodijeliti. 40% od onih koji su čuli za ekonomiju dijeljenja, definiralo ju je kao dijeljenje resursa ili pomoći drugima. Iz odgovora 19% ispitanika moglo se naslutiti da se radi o makroekonomskome konceptu. 16% ispitanika ponudilo je definiciju koja objašnjava kako poduzeća ili pojedinci nude dobra ili usluge za kraći vremenski period u zamjenu za naknadu (Olmstead i Smith, 2016).

2.3. Model poslovanja u ekonomiji dijeljenja

Puschmann i Alt (2016) razvili su detaljan prikaz poslovnog modela ekonomije dijeljenja vidljiv na *Slici 1* koji se sastoji od strateškog i procesnog sloja te razine informacijskih sustava.

Slika 1 Model poslovanja u ekonomiji dijeljenja



Izvor: prilagodba autora prema Puschmann i Alt (2016)

Puschmann i Alt (2016) u prikazu slikovito dočaravaju tri razine interakcije između pružatelja i korisnika usluga. U svakoj od njih razrađene su vrste i razine interakcije između krajnjeg korisnika i dobavljača. Na najvišoj razini nalazi se strateški sloj. Za stratešku je razinu dovoljno spomenuti da ekonomija dijeljenja spaja korisnike i pružatelje usluga direktno ili preko posrednika. Važno je napomenuti da korisnici u ekonomiji dijeljenja mogu ujedno biti i dobavljači.

Drugi je sloj prema autorima procesna razina koja razrađuje osnovne procese koje korisnici, posredničke platforme i dobavljači prolaze prilikom transakcije u ekonomiji dijeljenja. Korisnici najprije traže informacije o različitim proizvodima i uslugama te ih uspoređuju prema raznim kriterijima poput cijene i ocjene koju su joj pridodali drugi korisnici. Nakon što su se odlučili za određenu uslugu, korisnici trebaju dobiti pristup samoj usluzi. To može biti primjerice lozinka za otključavanje automobila ukoliko se radi o platformi za dijeljenje automobila (*car-sharing*). Za pristup mora se izvršiti i plaćanje usluge. Nakon što je plaćena, potrošači koriste uslugu te ju na kraju mogu ocijeniti kako bi obogatili informacije za buduće korisnike i time ojačali mehanizam povjerenja u sustav. Posrednici svoj strateški cilj povezivanja korisnika i pružatelja usluga ostvaruju uz pomoć tri glavna procesna zaduženja. Trebaju omogućiti tržišnu transparentnost izlistavanjem svih ponuda usluga potrošačima, osigurati izvršenje transakcije kroz ugovaranje usluge, izdavanje računa te se pobrinuti za održavanje visoke razine zadovoljstva uslugama služeći se sustavom ocjenjivanja. Dobavljači se pak na procesnoj razini imaju brinuti o životnom ciklusu proizvoda, što uključuje identifikaciju usluge, postavljanje uvjeta korištenja, konceptualizaciju i razvoj usluge, njenu implementaciju i izvođenje (operacija) te na kraju unaprijeđenje usluge.

Posljednja i najniža, treća razina opisuje uporabu informacijskih sustava kako bi se omogućilo povezivanje korisnika i dobavljača u ekonomiji dijeljenja. Sa strane korisnika tu ulogu imaju aplikativna rješenja koje korisnici upotrebljavaju kako bi zadovoljili sve potrebe iz procesnoga sloja. Platforme ekonomije dijeljenja u ulozi posrednika održavaju elektroničko tržište, unutar kojega osiguravaju transparentnost pomoću kataloga, omogućavaju izvršenje transakcije i naplatu putem aplikacije te koriste ocjenjivanje koje nudi zajednica radi reguliranja ponude. Sa strane dobavljača na razini sustava važni su sustavi za odnose s kupcima (*Customer Relationship Management, CRM*) te sustavi za upravljanje životnim ciklusom usluge (*Service Lifecycle Management SLM*) (Puschmann i Alt, 2016).

2.4. Prednosti i nedostatci ekonomije dijeljenja

Tehnološki napredak i razvoj ekonomije dijeljenja uvelike su promijenili poslovne modele u brojnim industrijama te nametnuli brojna ekonomska, društvena i pravna pitanja. U istraživanju provedenom na američkom tržištu čak je 57% ispitanika izjavilo da imaju određene bojazni u vezi poduzeća ekonomije dijeljenja (PwC, 2015). Zbog toga je od iznimne važnosti pomno razmotriti prednosti i nedostatke koje donose promjene na tržištu roba i usluga, ali i tržištu rada uzrokovane pojavnom ekonomije dijeljenja.

2.4.1. Prednosti ekonomije dijeljenja

Prednosti koje donosi ekonomija dijeljenja omogućene su digitalnom transformacijom tržišta i razvojem disruptivnih tehnologija. Napredna informacijska rješenja omogućuju mnogo efikasnije uparivanje ponude i potražnje na tržištu, omogućuju brži trening osobama za obavljanje zadataka te osiguravaju zadovoljstvo korisnika pomoću sustava ocjenjivanja usluga. Za ilustraciju nekih od prednosti ekonomije dijeljenja dovoljno je proučiti *sliku 2* u kojoj je razliku između tradicionalnih poslovnih modela i novog načina poslovanja uz digitalne platforme sažeo McKinsey Global Institute (Manyka, 2016).

Tablica 1 Prikaz prednosti novih poslovnih modela uz digitalne platforme

	Prije	Nakon pojave digitalnih platformi
Veće tržište	>13.000 taksija u New Yorku kojima upravljaju 42.000 vozača	>1,4 milijuna automobila u New Yorku nudi Uber vožnje
Brže spajanje ponude i potražnje	<40% naručenih taksija u San Francisku stigne u manje od 10 minuta čekanja	90% korisnika suprijevoznih platformi (ride-sharing) u San Francisku čeka vozilo manje od 10 minuta
Niži troškovi ulaska na tržište	Minimalno 10 dana za početak poslovanja kao taksij vozač u San Francisku	Manje od jednoga dana za postanak Uber vozačem u San Francisku
Bolje informacijsko rješenje	70% osoba koje samostalno rade ima iskustvo neplaćanja ili odugovlačenja s plaćanjem	Plaćanja preko internetske platforme, sustav ocjenjivanja omogućuje korisnicima da upozore na loše ponašanje sudionika

Izvor: prilagodba autora prema McKinsey Global Institute (2016)

McKinsey Global Institute (Manyika, 2016) u svojem izvješću ističe kako uporaba digitalnih platformi dovodi do većeg tržišta, pa tako od 13.000 vozila i 42.000 vozača tradicionalnih taksija u New Yorku iskorištavanjem novih tehnologija dolazi do čak preko 1,4 milijuna vozila koja nude Uber vožnje u istome gradu. Ekonomija dijeljenja dovodi do zapošljavanja ljudi, veće konkurencije i time i nižih cijena te bolje usluge. Bolja se usluga može vidjeti iz činjenice da je prije dolaska suprijevoznih platformi⁶ (*ride-sharing*) na tržište San Franciska manje od 40% korisnika dočekalo taksi u manje od 10 minuta. Digitalne su platforme omogućile korisnicima da u čak 90% slučajeva dočekaju vozilo u manje od 10 minuta. Nadalje, dok je za početak poslovanja taksista u San Francisku potrebno minimalno 10 dana, vozačom Ubera može se u istom gradu postati u jednome danu. Čak je 70% osoba koje samostalno rade izrazilo nezadovoljstvo time što su imali problema s naplatom usluga. Digitalne platforme omogućuju automatsku naplatu usluga preko interneta te sustav ocijenjivanja koji omogućuje da neplatiše budu označene kako ne bi ponovile štetu drugim pružateljima usluga (Manyika, 2016).

Benefite ekonomije dijeljenja uživaju i korisnici usluga i dobavljači te bez njih ne bi bilo niti razvoja novih poslovnih modela. U ovom su poglavlju izdvojene prednosti povoljnijih cijena roba i usluga uzrokovane širenjem ekonomije suradnje, fleksibilnošću radnoga vremena, upotrebom neiskorištenih kapaciteta i poticanjem dodatne potrošnje, kao i poboljšanjem potrošačkoga iskustva i razvojem mehanizma povjerenja između korisnika i izvršitelja usluge.

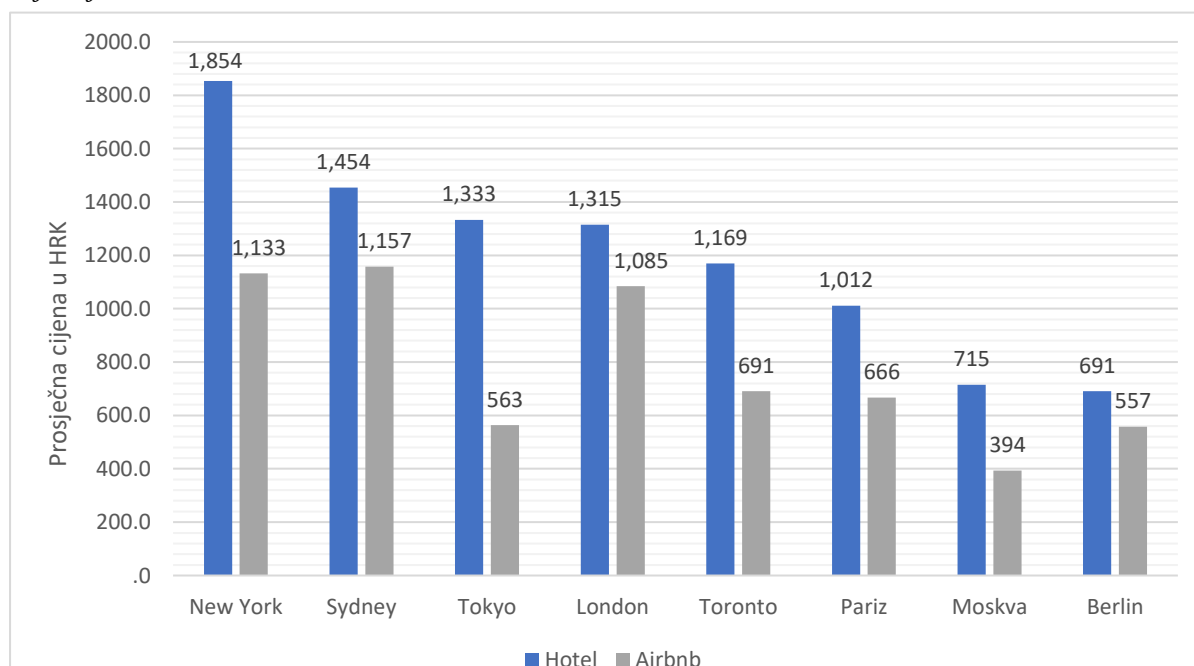
⁶ U ovom slučaju izraz suprijevozne platforme (*ride-sharing*) uključuju Uber i Lyft. U poglavlju o poslovanju Ubera bit će objašnjeno razlika između tog termina i izraza platforme prijevoza na zahtjev (*ride-hailing*)

Povoljnije cijene

Najistaknutija je prednost ekonomije dijeljenja bolji materijalni status potrošača. U istraživanju koje je PwC proveo krajem 2014. godine u Sjedinjenim Američkim Državama, čak se 86% ispitanika složilo da ekonomija dijeljenja donosi uštede u životu (PwC, 2015). Poduzeća koja nude nova, inovativna rješenja koristeći kao poslovni model ekonomiju suradnje uglavnom nude niže cijene usporedivih usluga krajnjim korisnicima.

Za ilustraciju može se uzeti primjer Airbnba, platforme za kratkoročni najam smještaja. Usporedbom prosječnih cijena smještaja za jednu noć u velikim svjetskim gradovima, McCarthy (2018) je za Forbes i Statistu izradio vizualni prikaz koji zorno ukazuje na činjenicu da u odabranim metropolama Airbnb nudi mnogo povoljnije cijene nego hoteli. Kao što je vidljivo na *grafu 1*, u gradovima poput New Yorka, Sydneya, Tokija, Londona, Toronta, Pariza, Moskve i Berlina korisnici bi ostvarili značajne uštede odabirom Airbnba nad hotelskim smještajem. Podatci se odnose na cijene iz siječnja 2018. godine, a dobiveni su s njemačke internetske stranice za rezervaciju smještaja HRS⁷ te internetske stranice AirDNA⁸ koja analizira tržište Airbnba (McCarthy, 2018).

Graf 1 Prosječna cijena najma sobe za jednu noć (u HRK) u odabranim metropolama u siječnju 2018.



Izvor: izrada autora prema McCarthy (2018)

⁷ http://hrs.de/presse/wp-content/uploads/2018/01/2018-01-02-Hotelpreise-2017_DE.pdf

⁸ <https://www.airdna.co/>

Cijene su konvertirane u hrvatske kune koristeći srednji tečaj HNB-a na dan 22.01.2018. što je vidljivo u *tablici 2*. U navedenim je gradovima cijena Airbnba u prosjeku povoljnija 59% od hotelskog smještaja, a najveća je razlika u Tokiju gdje je smještaj u hotelu čak 137% skuplji nego Airbnb.

Tablica 2 Usporedba cijena smještaja u hotelu i Airbnbu u odabranim metropolama

Grad	Cijena u USD		Srednji tečaj HNB na datum 22.01.2018	Cijena u HRK		Razlika u HRK	Razlika u %
	Hotel	AirBnb		Hotel	Airbnb		
New York	306	187	6,058810	1.854	1.133	721	64%
Sydney	240	191	6,058810	1.454	1.157	297	26%
Tokijo	220	93	6,058810	1.333	563	769	137%
London	217	179	6,058810	1.315	1.085	230	21%
Toronto	193	114	6,058810	1.169	691	479	69%
Pariz	167	110	6,058810	1.012	666	345	52%
Moskva	118	65	6,058810	715	394	321	82%
Berlin	114	92	6,058810	691	557	133	24%
Prosjek	197	129	6,05881	1193	781	412	59%

Izvor: izračun autora prema McCarthy (2018)

Glavni su razlog povoljnijim cijenama usluga u ekonomiji dijeljenja niži administrativni troškovi vezani uz vrijeme, novac, vještine i trud koji su potrebni kako bi se izvršila transakcija. Dok su ovi poslovi tradicionalno nerijetko obavljani preko trećih tvrtki, brokera ili državnih agencija, poduzeća koja koriste digitalna platformska rješenja u sklopu ekonomije dijeljenja automatski i direktno spajaju pružatelje usluga s korisnicima što eliminira varijabilne troškove posredovanja (Telles, 2016).

Fleksibilnost radnog vremena

Druga je istaknuta prednost ekonomije dijeljenja fleksibilnost radnoga vremena i mogućnost dodatnih prihoda za zaposlenike. Naime, pojedinci koji žele uvećati svoje stalne prihode imaju mogućnost povremenog pružanja usluga koristeći se platformama za ekonomiju dijeljenja, dok oni kojima ne odgovaraju raspoređeni uobičajnoga radnoga vremena imaju priliku rada prema vlastitim uvjetima i rasporedu (Telles, 2016).

Već je spomenuto da je jedan od naziva korištenih za ekonomiju dijeljenja i ekonomija honorarnih poslova (*gig economy*). McKinsey Global Institute (Manyika, 2016) u svome opsežnom izvješću donosi informaciju da je u europskim zemljama i Sjedinjenim Američkim Državama čak 20-30% svih zaposlenih osoba uključeno u samostalni rad (*independent work*)⁹. Samostalni je rad u izvješću široko definiran kao svaki koji ispunjava tri osnovna kriterija: veliku razinu autonomije pri obavljanju posla, plaćanje po izvršenom zadatku ili poslu te kratkoročni odnos s klijentom. Samostalne radnike navedena studija dijeli prema dva osnovna kriterija: donosi li osobama samostalno zapošljavanje primaran ili dodatni izvor prihoda te jesu li se pojedinci sami odlučili za takvu vrstu zaposlenja ili su se uključili iz potrebe. U europskim zemljama čak 68% samostalnih radnika svojim izborom radi na takav način, a za njih 58% samostalan rad predstavlja dodatne prihode uz stalno zaposlenje. Digitalne platforme stvaraju efikasnije tržište usluga koje nude samostalni radnici i dovode u pitanje tradicionalne modele poduzeća sa zaposlenicima zaposlenima na stalno s punim radnim vremenom. U budućnosti moguć je rast novoga modela poslovanja tvrtki koji se mnogo više oslanja na fleksibilnije organizacijske strukture i mrežu vanjskih partnera za izvršavanje poslovnih aktivnosti (Manyika, 2016).

⁹ Samostalni rad ne znači nužno samozaposlenje te se stoga koristi navedeni termin

Upotreba neiskorištenih kapaciteta i poticanje nove potrošnje

Već je objašnjeno kako su u ekonomiji dijeljenja pružatelji usluga nerijetko fizičke osobe te da pri obavljanju poslova u sklopu ekonomije suradnje često koriste vlastitu imovinu. Upotreba vlastite imovine, bilo nekretnina ili pokretnina, omogućuje pojedincima da iznajme inače neupotrebljivanu imovinu ili onu neiskorištenu u potpunosti za stjecanje dodatnih prihoda. Time se takozvani „mrtvi” kapital „oživljuje“, bilo da se radi o automobilu koji osoba koristi samo ujutro, pa ga iznajmljuje u poslijepodnevnim satima ili da je u pitanju iznajmljivanje neiskorištene prostorije u domu.

Omogućujući potrošačima korištenje resursa koji su ranije bila nedostupni moguće je povećanje ukupne potrošnje u ekonomiji. No, ovoj prednosti valja pristupiti s dozom opreza, jer krajnji učinak ekonomije dijeljenja na potrošnju može biti i negativan. Primjerice, ukoliko potrošači koriste platforme ekonomije suradnje za potrebe vlastitog prijevoza, postoji vjerojatnost da će odgoditi kupnju vlastitog vozila što bi u konačnici moglo dovesti do smanjenja ukupne potrošnje.

Stvaranje mehanizma povjerenja između korisnika i izvršitelja usluga te poboljšanje potrošačkog iskustva

Jedna se od glavnih inicijalnih zamjerki sustavima ekonomije suradnje pokazala kao njihova velika prednost. Platforme ekonomije dijeljenja podrazumijevaju međusobno pružanje usluga između pojedinaca koji u mnogim slučajevima nisu profesionalci, te takve usluge često ne moraju biti u visokoj mjeri standardizirane. Uberovi vozači nerijetko nisu prošli istu obuku i usavršavanje koje su pohađali vozači tradicionalnih taksija, a Airbnb smještajevi ne zahtijevaju službenu kategorizaciju soba. Međutim, poduzeća koja su uključena u ekonomiju suradnje uglavnom imaju informacijsko rješenje za sustav ocjenjivanja kvalitete pružene usluge ili proizvoda koji omogućuje izgradnju povjerenja u potpune strance zbog prijašnjih iskustava drugih korisnika. U istraživanju PwC-a (2015) na američkom tržištu pokazalo se kako se čak 89% ispitanika slaže da se ekonomija dijeljenja temelji na odnosu povjerenja između korisnika i pružatelja usluga. Potrošačka navika da se za savjet pri odabiru dobavljača za neku robu ili uslugu posluži iskustvima drugih nije nova. Oduvijek su se kupci obraćali obitelji, prijateljima i bližnjima kako bi donijeli najbolju odluku pri kupnji. Stvaranje snažnijega osjećaja zajedništva jedan je od učinaka ekonomije dijeljenja, što potvrđuje 78% ispitanika iz

Sjedinjenih Američkih Država (PwC, 2015). Ono što je ekonomija dijeljenja i nova tehnologija promijenila jest pregled velike količine podataka i recenzija svih roba i usluga. Poduzeća koja razvijaju takve platforme u nekim slučajevima čak imaju i postavljen minimalan standard koji se mora dosegnuti pa će tako s platforme izbaciti one korisnike koji nude vrlo lošu uslugu ili robu koja ne zadovoljava osnovne potrebe potrošača (Telles, 2016).

Napredne digitalne tehnologije koju koriste platforme ekonomije dijeljenja vode do inovacija u poslovanju koje poboljšavaju potrošačko iskustvo. Čak se 83% Amerikanaca slaže da ekonomija dijeljenja čini život ugodnijim i učinkovitijim (PwC, 2015). Primjerice, i Uber i Lyft kao tvrtke ekonomije dijeljenja nude razne pogodne opcije unutar svojih aplikacija. Plaćanjem putem aplikacija eliminira se potreba za provedbom transakcije između korisnika i vozača prilikom vožnje. Korisnik također može vidjeti koje vozilo dolazi po njega, za koliko vremena i gdje se trenutno nalazi (Telles, 2016).

2.4.2. Nedostatci ekonomije dijeljenja

U prethodnom su poglavlju predstavljene brojni pozitivni učinci koje ima razvoj platformi za suradnju na društvo. No, kako bi se ispravno i u cijelosti razmotrile posljedice pojave takvih poslovnih modela, potrebno je sagledati i glavne nedostatke, odnosno izazove koje donosi ekonomija dijeljenja.

Nestabilnost osobnih primanja

Platforme ekonomije dijeljenja uvode mnoge promjene koje su na dobrobit korisnika, međutim isto ne mora značiti uvijek i za pružatelje usluga. Poslovni modeli ekonomije dijeljenja nude visoku fleksibilnost radnog vremena prema razini potražnje, što ujedno dovodi do veće nesigurnosti za pružatelje usluga u odnosu na tradicionalne poslovne modele i stalno zaposlenje. Pružatelji su usluga suočeni s rizicima smanjene potražnje, a u nekim slučajevima i promjene tržišnih cijena što dovodi do povećane volatilnosti prihoda.

Niža razina zaštite radnika i benefita

Platforme ekonomije dijeljenja pružaju mogućnost korisnicima da istovremeno budu u dvojakoj ulozi korisnika i pružatelja usluga. Zbog toga pojedinci koji nude usluge putem platformi najčešće nisu u ulozi zaposlenika te samim time ne uživaju ista prava. Brojna im radnička prava nisu zajamčena, poput minimalne plaće, povišene naknade za prekovremeni, zdravstveno osiguranje, pravo na bolovanje i mirovinsko osiguranje. Uz navedeno, pružatelji usluga u ekonomiji dijeljenja većinom koriste vlastitu imovinu i preuzimaju rizik štete. Nadalje, poslovni je rizik također ponekad na pružateljima usluga, budući da im poduzeća koja su izgradila platformu u nekim slučajevima ne pokrivaju štetu zbog primjerice otkazivanja najma nekretnine ili poništavanja vožnje.

Profesionalno usavršavanje i edukacija

Platforme ekonomije dijeljenja omogućuju da svi korisnici ostvare dodatne prihode prodajući ili iznajmljujući vlastitu imovinu ili nudeći usluge. Međutim, kako bi ostvarili prihode, pojedinci moraju imati imovinu koju mogu upotrijebiti za te svrhe i vještine koje su potrebne za izvršavanje usluga. Poduzeća koja spajaju korisnike i pružatelje usluga uglavnom ne osiguravaju niti imovinu niti edukaciju svojim korisnicima tako da eventualan trošak nabave ili osposobljavanja pada na korisnike.

Pitanja privatnosti i sigurnosti podataka korisnika

Poduzeća koja su uključena u ekonomiju suradnje moraju u pravilu prikupljati podatke o korisnicima kako bi mogli spajati korisnike s pružateljima usluga na pouzdan način. Uz brojne primjere zloupotrebe i nedovoljne sigurnosti korisničkih podataka, nužno je uzeti u obzir rizik koji donosi sudjelovanje u digitalnoj ekonomiji po osobnu privatnost. Sigurnost podataka ovisi o zakonskoj regulativi i razini povjerenja koju korisnici imaju u poduzeće kojemu daju podatke.

Pristup platformama ekonomije dijeljenja

Kako bi sudjelovali u ekonomiji dijeljenja, potrebno je imati pristup internetu, a često i posjedovati pametni mobitel. Time se podrazumjeva isključenost svih kojima navedene tehnologije nisu dostupne ili se njima ne znaju služiti. Danas, međutim, većina ljudi posjeduje

takve uređaje, osobito mladi. U slučajevima kada se netko iz zajednice ne zna služiti navedenim tehnologijama, uvijek postoji mogućnost da se zahtjev za transakcijom obavi umjesto nje. Primjerice, Uber vozilo može se naručiti i za prijevoz druge osobe.

2.5. Klasifikacija ekonomije dijeljenja

Mnogi su autori i organizacije pokušali klasificirati ekonomiju dijeljenja, a sve u svrhu lakšega razumijevanja područja, jednostavnije analize tržišta i dobre podloge za zakonske regulative. Budući da je ekonomija dijeljenja relativno novi fenomen, a istovremeno od iznimne važnosti i velikoga utjecaja na cjelokupno gospodarstvo, doprinos području daju i akademska zajednica kroz znanstveni rad i poslovni svijet preko publikacija konzultantskih kuća. Za potpuno razumijevanje problema presudno je u obzir uzeti i jedan i drugi pogled. Zbog toga danas postoje brojne podjele ekonomije dijeljenja prema raznim kriterijima. U ovom je poglavlju prikazan pregled nekih od njih.

Aktivnosti ekonomije dijeljenja mogu se „ugrubo“ podijeliti u četiri glavne kategorije. Prva bi klasa bila tržišta za cirkulaciju dobara kao što je eBay. Sljedeća je kategorija okarakterizirana povećanom iskoristivošću dugotrajnih dobara. U ovu kategoriju Schor (2015) ubraja i platforme koje omogućuju iznajmljivanje nekretnina poput Airbnb, a i aplikacije koje nude najam pokretnina poput Zipcar, Ubera i Lyfta. Treća je vrsta ekonomije dijeljenja ona koja uključuje razmjenu usluga, bilo da se radi o trampima, volonterskome radu ili plaćenim poslovima kao što je slučaj kod TaskRabbita. Zadnja, četvrta kategorija odnosi se na dijeljenje neke imovine, s fokusom da se može iskoristiti za rad, a ne potrošnju. Primjeri su svestrani, od dijeljenja zajedničkih alata do platformi za razmjenu vještina (Schor, 2015).

U svojem izvješću po narudžbi Europske komisije, revizorsko i savjetodavno poduzeće PwC (2016) je djelatnosti koje se obavljaju ekonomijom suradnje podijelilo u pet različitih sektora: suradničke usluge smještaja (*peer-to-peer accommodation*), suradničke usluge prijevoza (*peer-to-peer transportation*), obavljanje kućanskih poslova na zahtjev (*on-demand household services*), korištenje profesionalnih usluga na zahtjev (*on-demand professional services*) te sureadničko financiranje (*collaborative finance*).

Suradničke usluge smještaja (*peer-to-peer accommodation*) podrazumijevaju omogućavanje korištenja slobodog prostora u vlastitome domu ili iznajmljivanje vikendice (kuće za odmor) putnicima. PwC (2016) razlikuje tri osnovne podvrste suradničkih usluga smještaja: suradničke platforme za iznajmljivanje čiji je predstavnik Airbnb, zatim platforme za razmjenu smještaja kao što je LoveHomeSwap te platforme za iznajmljivanje prostora za vrijeme godišnjeg odmora i izbjivanja od doma poput HomeAway platforme.

Suradničke usluge prijevoza (*peer-to-peer transportation*) uključuju međusobno pružanje usluga prijevoza, iznajmljivanja vozila ili parkirnih mjesta (PwC, 2016). Mogu se dalje podijeliti na aplikacije koje nude usluge prijevoza na manje udaljenosti poput Lyfta i Ubera te na platforme za suprijevoz (*ride-sharing*) na veće udaljenosti, kao što je put između dva grada što nudi BlaBlaCar. Uz njih, potrebno je izdvojiti platforme za dijeljenje automobila (*car-sharing*) između pojedinaca poput GetAround i platforme za dijeljenje automobila od strane tvrtki potrošačima. U njih spada Enjoy, koji omogućuje vožnju automobilom kojeg se unajmi pomoću platforme u jednom smjeru u nekoliko talijanskih gradova (Enjoy, 2018). ZipCar je dodatan primjer dijeljenja automobila preko aplikacije, a omogućuje najam na određeni vremenski period nakon čega se automobil mora ostaviti na određenoj lokaciji (ZipCar, 2018). Car2Go predstavnik je treće podvrste platformi preko kojih poduzeća iznajmljuju automobile korisnicima, a razlikuje se po tome što se automobil nakon unajmljivanja može ostaviti na bilo kojoj lokaciji unutar određenih geografskih okvira (Car2Go, 2018). U suradničke usluge prijevoza još bi se mogle ubrojiti platforme koje nude mjesta za parking (PwC, 2016).

Obavljanje kućanskih poslova po zahtjevu (*on-demand household services*) obuhvaća pomoć pri obavljanju svakodnevnih poslova, od održavanja kućanstva do dostave hrane. TaskRabbit je platforma za povezivanje ponude i potražnje za raznovrsne poslove u kućanstvu, poput sastavljanja namještaja, pomoći pri selidbi, montiranja te općenito kućnih popravaka (TaskRabbit, 2018). Osim toga, postoje i platforme specijalizirane za jasno određene usluge, kao što je ZipJet za kemijsko čišćenje. Druga je podkategorija ona koja se odnosi na dostavu kao što je Instacart za dostavu namirnica ili Deliveroo za gotovu hranu iz obližnjih restorana (PwC, 2016).

Profesionalne usluge na zahtjev (*on-demand professional services*) označavaju spajanje poduzeća ili privatnih osoba s profesionalcima koji na zahtjev pružaju potporu u vidu konzultantskih, računovodstvenih ili administrativnih usluga. Te su usluge uglavnom

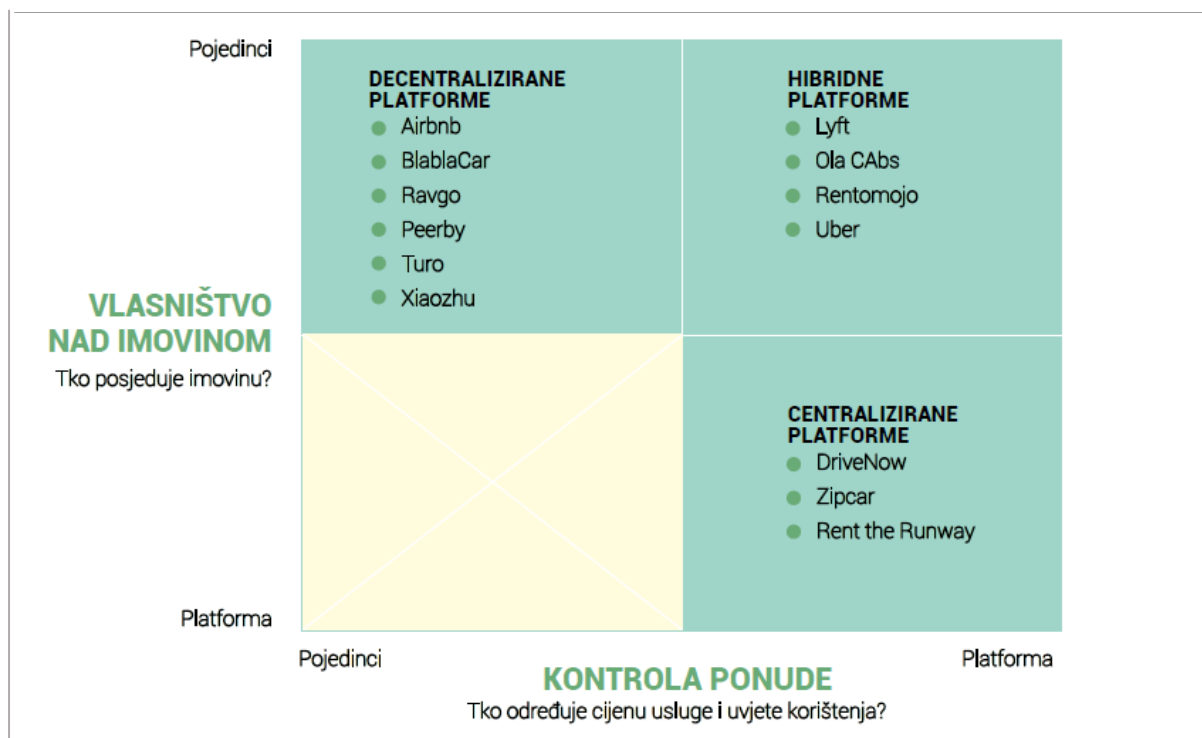
jednokratnog karaktera. Mogu se razlikovati generalizirane platforme koje spajaju pojedince s poslovima u brojnim, različitim industrijama kao što je Upwork i platforme specijalizirane za uže profesionalno područje interesa poput HolterWatkin za strateške savjetodavne usluge (PwC, 2016).

Suradničko financiranje (*collaborative finance*) odnosi se na uzajamno direktno ulaganje financijskih sredstava između fizičkih ili pravnih osoba, koristeći se internetskim platformama (PwC, 2016). Takve se platforme mogu podijeliti na *crowdfunding* platforme i platforme za posuđivanje. Dvije su glavne vrste *crowdfunding* platformi: (1) one koja u zamjenu za financijsku podršku projekta nude udio u kompaniji kao što je SyndicateRoom te (2) one koje u zamjenu za financiranje nude određeni tip nagrade poput Kickstartera. Ta nagrada može biti raznovrsna, od prednarudžbe proizvoda do kreativnih načina da se potvrdi sudjelovanje u financiranju. Platforme za posuđivanje predstavljaju alternativu tradicionalnim oblicima kreditnog financiranja te se dijele na one u kojima si korisnici mogu međusobno posuđivati sredstva kao što je LendingClub te one u kojima veći investitori ulažu u rast privatnih malih i srednjih poduzeća poput FundingCircle (PwC, 2016).

Savjetodavno društvo BCG¹⁰ podijelilo je ekonomiju dijeljenja na tri osnovna modela prema stupnju centraliziranosti platformi koja se određuje time tko ima vlasništvo nad imovinom i tko kontrolira ponudu, korisnici ili platforma (Wallenstein i Shelat, 2017a). Prikaz podjele može se vidjeti u *slici 2*.

¹⁰ Boston Consulting Group

Slika 2 Klasifikacija poduzeća ekonomije dijeljenja prema stupnju centraliziranosti platforme



Izvor: Wallenstein i Shelat (2017b)

Prva od njih su decentralizirane platforme, u kojima vlasnik imovine postavlja uvjete korištenja i nudi imovinu neposredno drugom korisniku. U ovome modelu uloga je platforme povezivanje korisnika i dobavljača za relativno nisku naknadu. Primjer je ovoga modela Airbnb. Nasuprot tome postoje centralizirane platforme koje razvija i održava poduzeće koje nudi vlastitu imovinu i samo određuje cijenu. Primjer centraliziranih modela je ZipCar. Naposljetku, postoje i hibridni modeli koji imaju obilježja i centraliziranih i decentraliziranih platformi. Takva poduzeća uvode strogu standardizaciju usluge i postavljaju cijene za istu, ali su rizici, kao i vlasništvo imovine koja se koristi za obavljanje usluge decentralizirani. Primjeri su hibridne platforme Uber i Lyft. Dok su prednosti decentraliziranih platformi niski početni troškovi za pokretanje poslovanja, poduzeće mora osigurati dovoljno pružatelja usluga koji će biti prisutni u određeno vrijeme na platformi. S druge strane, centralizirane platforme imaju veću kontrolu nad kvalitetom usluga i uzimaju veći udio profita po obavljenoj transakciji, no zahtjevaju veći inicijalni kapital zbog nabavka imovine (Wallenstein i Shelat, 2017).

U navedenoj je podjeli BCG uključio DriveNow, ZipCar i Rent the Runway u platforme ekonomije dijeljenja. No, kategorija centraliziranih platformi koje samo određuju cijene usluga zapravo i nije primjer ekonomije suradnje, već samo postojeći, tradicionalni poslovni model iznajmljivanja automobila s inovativnim tehnološkim pristupom koji omogućuje da se automobil ne mora preuzeti na samo jednoj, točno određenoj lokaciji. Takvi poslovni modeli nisu zapravo primjer ekonomije dijeljenja jer se usluga ne pruža od strane drugih korisnika i ne postoji mogućnost da potrošači ujedno imaju i ulogu pružatelja usluga. Kako je ustvrdio Sundararajan (2013): „*Kada se zaviri ispod poklopca motora, poslovni model (Zipcara) u suštini se ne razlikuje od tradicionalnih rent-a-car poslovnih modela*“.

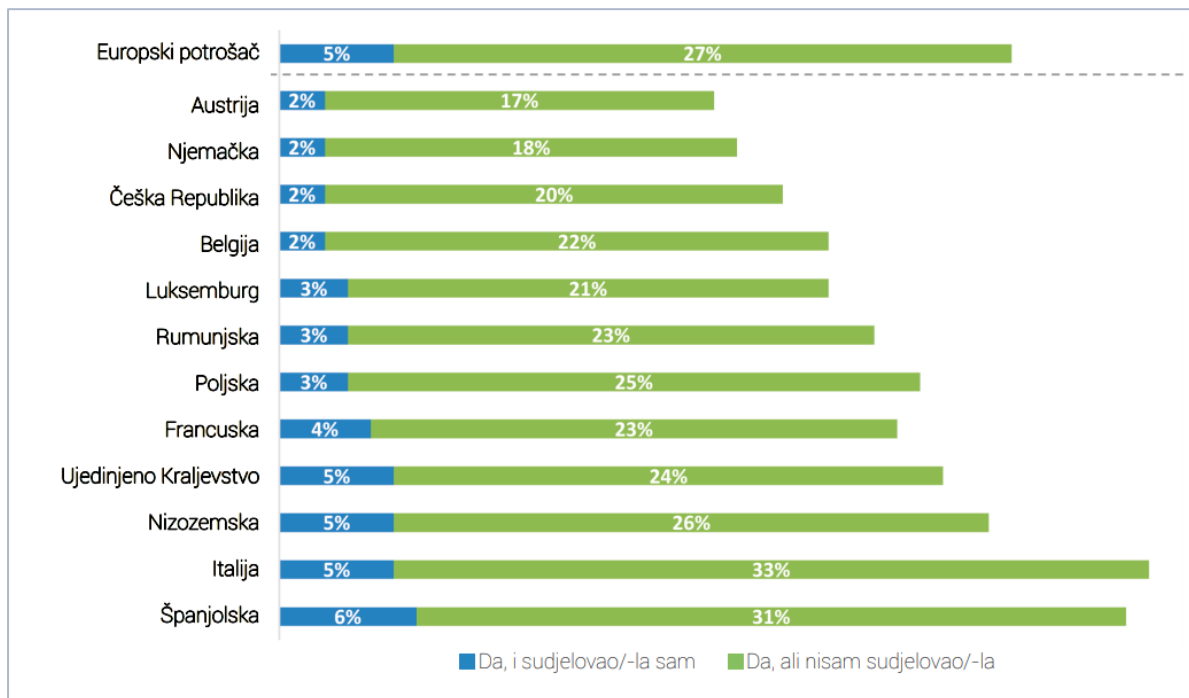
2.6. Profil sudionika u ekonomiji dijeljenja

U već spomenutom istraživanju koje je provela revizorska kuća PwC 2015. godine na američkom tržištu, može se vidjeti da je tek 7% ukupne populacije bilo uključeno u ekonomiju dijeljenja, dok je 44% ispitanika bilo upoznato s pojavom ekonomije suradnje. U ekonomiji dijeljenja pojedinci mogu sudjelovati kao korisnici ili kao pružatelji usluga, a nerijetko se nalaze i u obje uloge istovremeno. U ovome će se poglavlju detaljnije obraditi pitanje tko su tipični korisnici, a tko najčešći pružatelji usluga u ekonomiji suradnje s obzirom na sociodemografska obilježja.

2.6.1. Korisnici usluga u ekonomiji dijeljenja

U istraživanju koje je provela agencija Ipsos za nizozemsku banku ING (2015) ispitana je razina uključenosti populacije u ekonomiju dijeljenja u petnaest zemalja, od kojih je trinaest europskih zemalja, uz Sjedinjene Američke Države i Australiju. U prikazu na *grafu 2* može se vidjeti postotak ljudi koji su upoznati s idejom ekonomije dijeljenja, podijeljeni dodatno na one koji su u njoj već sudjelovali i one koji nisu.

Graf 2 Prikaz postotaka ispitanika koji su upoznati s ekonomijom dijeljenja po europskim zemljama u 2015. godini



Izvor: ING (2015)

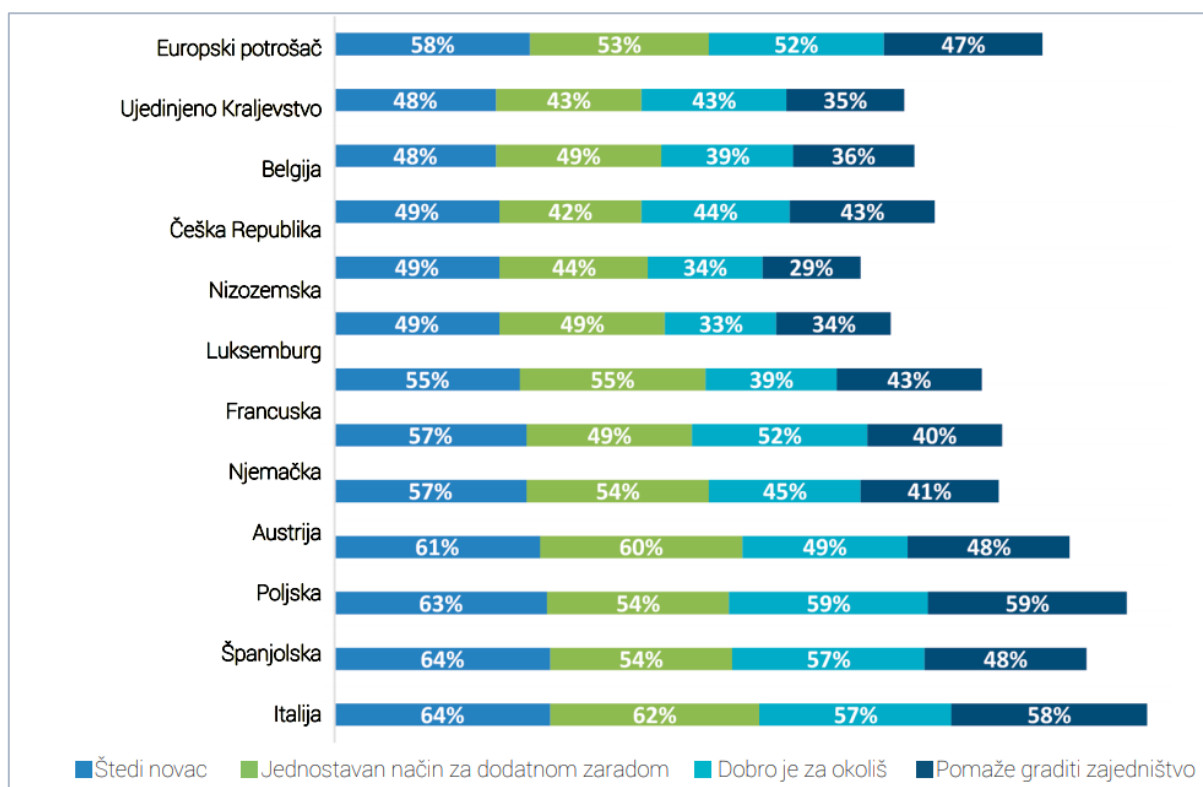
Prikazani rezultati iz *grafa 2* pokazuju da je otprilike trećina Europljana čula za pojam ekonomije dijeljenja, njih najviše u Italiji s 38%, a najmanje u Austriji s 19%. Udio ispitanika koji je sudjelovao u ekonomiji dijeljenja mnogo je manji s europskim prosjekom od 5%, a najviši je u Španjolskoj s 6%. Ono što valja, međutim, istaknuti jest to da otprilike trećina Europljana smatra kako će više sudjelovati u ekonomiji dijeljenja u idućih godinu dana, dok najveće povećanje potrošnje u ekonomiji suradnje očekuju oni mlađi od 35 godina (ING, 2015).

Što se tiče američkih potrošača, Pew Research Center proveo je istraživanje na 4.787 ispitanika kako bi dobilo uvid u stavove Amerikanaca o ekonomiji dijeljenja (Smith, 2016). U tom istraživanju došli su do zaključka da 73% Amerikanaca nije upoznato s terminom „ekonomija dijeljenja“. Istraživanje je pokazalo slične rezultate kao i za tržište Europe, utoliko što se pokazalo da mlađi više koriste platforme za suradnju, kao i visokoobrazovani te oni koji imaju više prihode (Smith, 2016).

Važno je također istaknuti koje su glavne motivacije kod ljudi za sudjelovanjem u ekonomiji dijeljenja, bilo kao korisnici ili pružatelji usluga. Isto istraživanje pokazuje da su četiri

prevladavajuća razloga za sudjelovanjem u ekonomiji suradnje ušteda novca, jednostavan način za dodatnu zaradu, očuvanje okoliša i izgradnja snažnije zajednice. U grafu 3 prikazani su podatci o motivima za uključenost u ekonomiju dijeljenja u europskim zemljama u 2015. godini.

Graf 3 Motivi za sudjelovanjem u ekonomiji dijeljenja po europskim zemljama u 2015. godini



Izvor: ING (2015)

Dok je tipičnom Europljaninu najbitnija ušteda novca (58% ispitanika), za 53% ispitanika važna je mogućnost dodatne zarade na jednostavan način, 52% ih je kao važan čimbenik istaknulo očuvanje okoliša, dok ih se 47% uključuje u ekonomiju dijeljenja radi jačanja zajedništva u društvu. Ušteda novca uvjerljivo je najvažniji faktor u Italiji i Španjolskoj gdje čak 64% ispitanika ističe taj motiv za sudjelovanjem u ekonomiji dijeljenja. Nizozemci se pak ističu time što im izgradnja zajedništva ima usporedivo najmanje važnu ulogu budući da je samo 29% ispitanika istaknulo taj razlog za sudjelovanjem u ekonomiji suradnje.



Bitno je i spomenuti glavne razloge zbog kojih potrošači odlučuju ne sudjelovati u ekonomiji dijeljenja. Wallenstein i Shelat (2017a) u ističu da su u BCG istraživanju ispitanici koji ne sudjeluju u ekonomiji dijeljenja izdvajaju tri osnovna razloga: preferiraju vlasništvo nad

imovinom radije nego dijeljenje iste, nemaju povjerenja u platforme za suradnju koje nisu nikada ranije koristili te se ne osjećaju ugodno prilikom plaćanja putem interneta.

2.6.2. Pružatelji usluga u ekonomiji dijeljenja

Samo 7% ispitanika u PwC (2015) istraživanju na američkom tržištu bilo je pružatelj usluga u ekonomiji dijeljenja. Tipični su pružatelji usluga u ekonomiji dijeljenja na prostoru Sjedinjenih Američkih Država starosne dobi između 25 i 44 godine s ukupnim udjelom od 48%. Međutim, PwC (2015) u rezultatima istraživanja također pokazuje da su osobe u kategoriji od 18 do 24 godine najviše uzbuđene u vezi ovoga poslovnog modela nakon što prvi puta u njemu sudjeluju kao pružatelji usluga. U Njemačkoj je, prema istraživanju iz 2017. godine, čak 21% ispitanika sudjelovalo u ekonomiji dijeljenja u ulozi dobavljača (PwC, 2018). Isto istraživanje navodi kako se očekuje porast od 13% u broju osoba koji su pružatelji usluga u ekonomiji dijeljenja, i to u svim sektorima u kojima je ona prisutna.

Tablica 3 *Profil pružatelja usluga u ekonomiji dijeljenja: usporedba taksista i Uber vozača*

	 Sjedinjene Američke Države	 Francuska	
Dob	1.7x	3.4x	Veća vjerojatnost da Uberovi vozači budu mlađi od 40 godina nego tradicionalni taksi vozači
Edukacija	2.5x	1.2x	Veća vjerojatnost da Uber vozači imaju završen fakultet nego tradicionalni taksi vozači
Nezaposlenost u prošlosti u postotku	8	25	Postotak vozača koji je bio nezaposlen prije početka vožnje za Uber
Uloga prihoda	40	71	Postotak vozača partnera koji izjavljuju da je Uber njihov najveći izvor prihoda

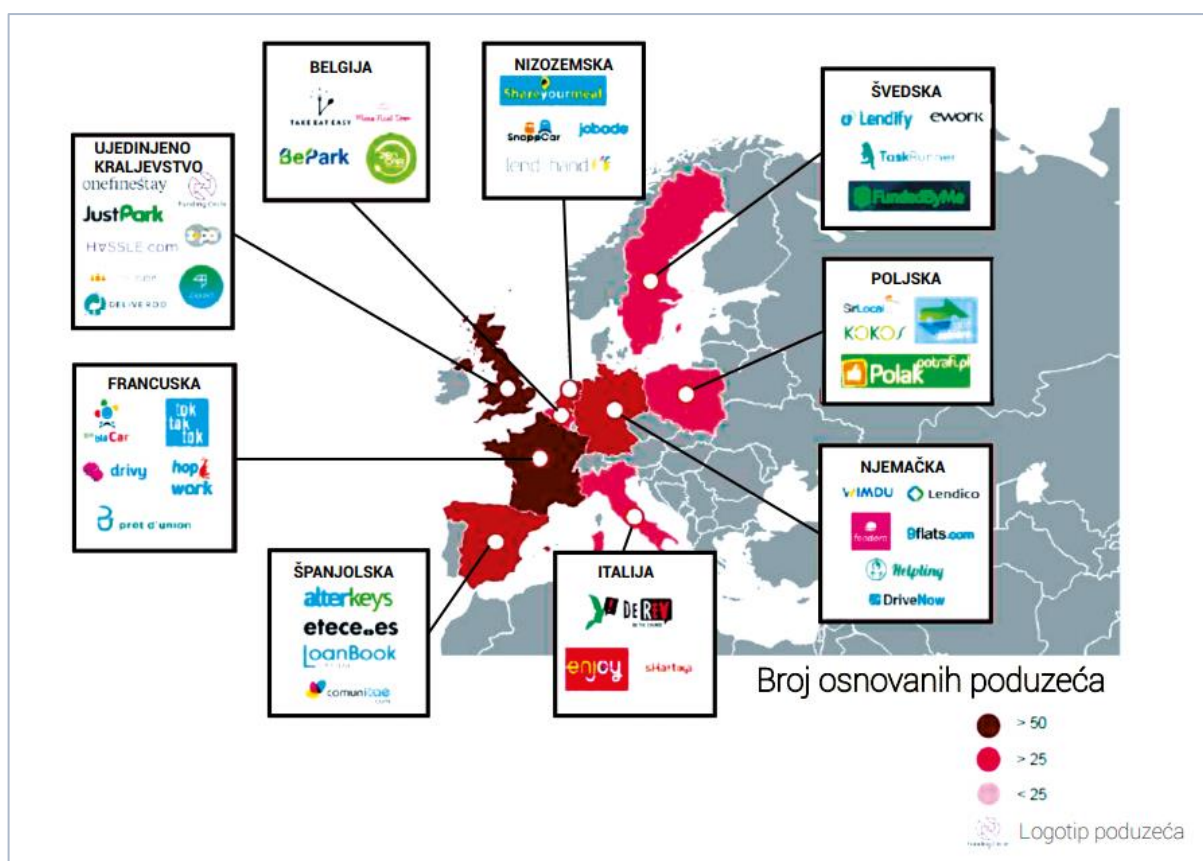
Izvor: McKinsey Global Institute (Manyika, 2016)

U tablici 3 može se vidjeti usporedba taksista i Uber vozača u Sjedinjenim Američkim Državama i Europi s predstavnikom Francuske koju je izradio McKinsey Global Institute (Manyika, 2016). U Francuskoj postoji čak 3,4 puta veća vjerojatnost da vozač Ubera bude mlađi od 40 godina nego da vozač tradicionalnog taksija bude mlađi od 40 godina. Osim što su u prosjeku mlađi, vozači Ubera su uglavnom i obrazovaniji. U Sjedinjenim je Američkim Državama čak je 2,5 puta više vjerojatno da će vozač Ubera biti visoko obrazovan nego da će to biti taksist.

2.7. Veličina tržišta ekonomije dijeljenja

Prema istraživanju konzultantske i revizorske kuće PwC za Europsku komisiju iz 2016. godine, ekonomija dijeljenja donijela je poduzećima u Europi 2015. godini četiri milijarde eura prihoda, a ujedno je zaslužna za transakcije u vrijednosti od dvadeset i osam milijardi eura (PwC, 2016) Njihovo je ranije istraživanje procijenilo da će rast globalnoga tržišta ekonomije dijeljenja dovesti do 335 milijardi eura prihoda u ekonomiji dijeljenja 2025. godine (PwC, 2014). Također, PwC (2016) je procjenio da je u 2015. godini u Europi već postojalo 275 poduzeća koja su se bavila ekonomijom suradnje, uključujući tvrtke ekonomije suradnje koje su osnovane u zemljama članicama što je vidljivo u slici 3.

Slika 3 Broj osnovanih poduzeća ekonomije u devet odabranih europskih zemalja

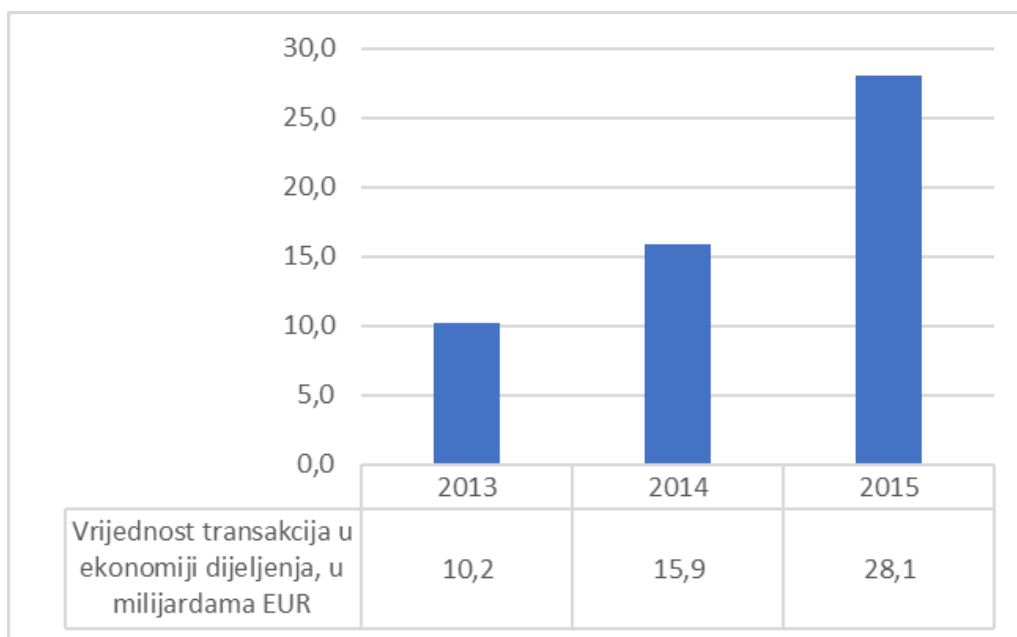


Izvor: PwC (2016)

Najviše je poduzeća osnovano u Ujedinjenom Kraljevstvu i Francuskoj u kojima je registrirano više od pedeset kompanija ekonomije dijeljenja, a slijede ih Njemačka, Španjolska i Nizozemska u kojima je pokrenuto više od 25 tvrtki ekonomije suradnje. U Švedskoj, Italiji, Poljskoj i Belgiji osnovano je manje od 25 takvih kompanija. Treba imati na umu da je procjenjivanje same veličine tržišta ekonomije dijeljenja vrlo teško i uvelike ovisi o korištenoj definiciji ekonomije dijeljenja jer ona utječe na postupak izračuna. Određene će kompanije po jednome izračunu biti ubrojene u tržište ekonomije dijeljenja u jednom izvještaju, a u drugome možda biti izostavljene. Zbog toga valja biti vrlo oprezan pri analizi podataka te imati na umu da izvješća iz različitih izvora, čak i ako su besprijekorno izvedena, često nisu usporediva zbog različite metodologije istraživanja.

PwC (2016) je u istraživanju za Europsku komisiju izračunao vrijednost tržišta ekonomije dijeljenja i njezinoga rasta od 2013. godine do 2015. Iz *grafa 4* vidljivo je da je od 10,2 milijardi eura vrijednih transakcija 2013. ekonomija suradnje rasla za 56% u 2014. te čak 77% u 2015. godini u kojoj su ukupno transakcije u ekonomiji dijeljenja iznosile 28,1 milijardi eura. Prihodi platformama od ekonomije dijeljenja su pak u Europi su 2015. iznosili 3,6 milijarde eura (PwC, 2016).

Graf 4 Procijenjeni prihodi u ekonomiji dijeljenja od 2013. do 2015. godine u Europi



Izvor: PwC (2016)

U novijem je izvješću PwC (2018) procjenio vrijednost tržišta ekonomije dijeljenja za određene europske države. Podatci su izvučeni iz publikacije i sabrani u tablici 4. Iako se podatci ne mogu usporediti na razini cijele Europe, može se vidjeti da samo Njemačka, Austrija, Švicarska, Nizozemska i Belgija u 2017. godini imaju veći iznos transakcija u ekonomiji dijeljenja nego cijela Europa 2015. godine. Međutim, iz procjena za 2018. godinu može se uočiti da PwC za tržišta ekonomije dijeljenja u Austriji i Nizozemskoj očekuje pad u odnosu na prethodnu godinu. Najveći se rast u iznosu transakcija od proučavanih zemalja očekuje u Belgiji s povećanjem od 71%, što je još uvijek manje od rasta cijele Europe u 2015. godini. Može se zaključiti da rast tržišta ekonomije dijeljenja usporava.

Tablica 4 Procjena vrijednosti tržišta ekonomije suradnje izražena u milijardama EUR

Država	2017.	2018. (e)	Promjena u %
Njemačka	22,9	24,1	5,3%
Austrija	2,0	1,9	-6,1%
Švicarska	3,3	4,0	20,0%
Nizozemska	3,0	2,7	-9,4%
Belgija	2,0	3,4	71,5%
	33,2	36,1	8,7%

Izvor: autorov izračun prema PwC (2018)

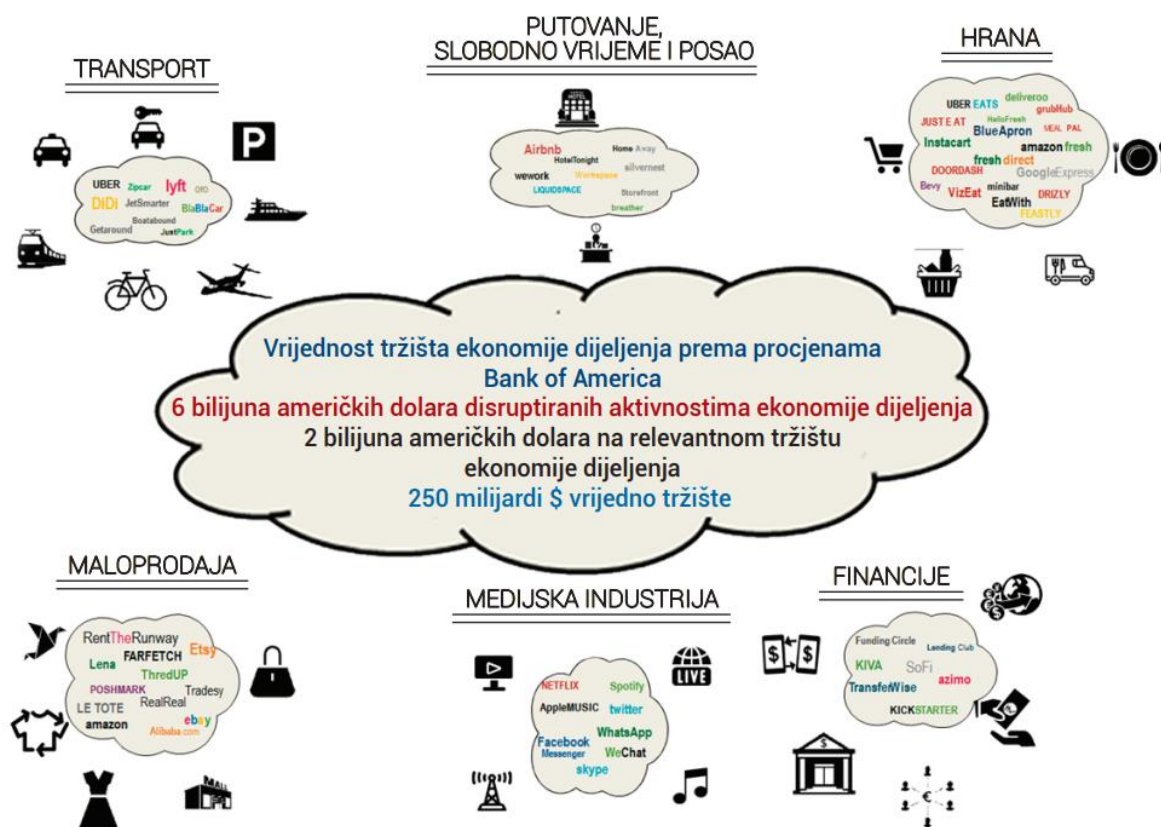
Važno je istaknuti da se istraživanjem veličine tržišta bave uglavnom međunarodne konzultantske i revizorske kuće unutar svojih globalnih instituta, a manje akademska zajednica. Možda najbolje procjene imaju i svjetske privatne banke i investicijski fondovi, međutim njihova su istraživanja nerijetko nedostupna za javnost i isključivo su namijenjena klijentima.¹¹

¹¹ Autori su za potrebe istraživanja kontaktirali Bank of America Meryll Lynch Global Research koji je proveo možda i najsvieobuhvatnije istraživanje u ovom području u publikaciji „Uberification: A Primer On The Global Sharing Economy“ objavljenoj 24.07.2017. na više od 200 stranica teksta, ali nisu dobili uvid u cjeloviti rad uz objašnjenje da se radi o istraživanju napisanom za interne klijente.

U sljedećem prikazu na *slici 4* može se upravo vidjeti pojednostavljena klasifikacija globalnih tvrtki ekonomije dijeljenja od strane Bank of America Merrill Lynch. Oni procjenjuju trenutnu veličinu globalnoga tržišta ekonomije dijeljenja na 250 milijardi američkih dolara, dok potencijalno tržište procjenjuju na 2 bilijuna američkih dolara. Već je spomenuto da je Pwcova (2016) procjena vrijednosti tržišta ekonomije suradnje do 2025. godine 335 milijardi USD.

Kao što je napomenuto, ne treba zaboraviti na važnost korištene definicije ekonomije dijeljenja prilikom procjene veličine tržišta. Bank of America Merrill Lynch koristi izuzetno široku definiciju ekonomije dijeljenja kao gotovo svakog poslovnog modela koji ima inkorporiranu internetsku platformu. Tako je na primjer uključen tehnološki gigant Amazon, koji se inače ne smatra poduzećem ekonomije dijeljenja. Uključivanje tako velikih kompanija u jednu procjenu tržišta, a izostavljanje iste iz druge aproksimacije dovodi do neusporedivih rezultata.

Slika 4 Procjena vrijednosti globalne ekonomije dijeljenja prema Bank of America Merrill Lynch



Izvor: autorova prilagodba prema Zero Hedge (2018)

2.8. Pravni okvir i reguliranje ekonomije dijeljenja

Europska unija prepoznala je važnost ekonomije dijeljenja te njezin utjecaj u gospodarskom razvoju. Upravo zbog potencijala koji ekonomija dijeljenja ima za jačanje solidarnosti među građanima, oživljavanje lokalnog gospodarstva, otvaranje radnih mjesta, racionalizaciju potrošnje kućanstava uz upotrebu zajedničke robe te poticanja odgovornije i održivije potrošnje, Europska unija ima za cilj donijeti mjere kojima će potaknuti sve zemlje članice da uspostave ujednačenu regulativu ekonomije dijeljenja. Osnovni cilj donošenja novih propisa za navedeno područje je da se jamče prava radnicima, zaštita podataka i privatnost dionika, kao i sprječavanje monopola i bilo kakvih drugih praksi kojima se narušava tržišno natjecanje (Europski gospodarski i socijalni odbor, 2016). U nastavku je u *tablici 5* prikazan povijesni pregled stavova Europskih odbora o ekonomiji dijeljenja kroz vrijeme.

Tablica 5 Stavovi raznih Europskih odbora o ekonomiji dijeljenja

DATUM	BITNE ODREDNICE
10.02.2016.	Ekonomija dijeljenja obuhvaća pojmove sa sljedećim obilježjima: <ul style="list-style-type: none">• Glavni subjekti ne djeluju na isti način na koji se u klasičnim ekonomskim modelima obično pretpostavlja da će djelovati.• Koristi se pristupom platforme pri čemu odnosi, ugled, društveno povjerenje i drugi negospodarski motivi u okviru zajednice postali važniji.• Intenzivno se koristi digitalnom tehnologijom i prikupljanjem podataka. Podaci postaju osnovna sirovina.• U manjim, lokalnim razmjerima, inicijative ekonomije dijeljenja mogu biti ograničene na zajedničko korištenje fizičkih dobara (npr. zajedničkog radnog prostora, gradskog javnog prostora itd.) i upravljanje njima, ili na nove oblike sustava uzajamne socijalne zaštite ili zaštite na razini ulice ili zgrade.• Ekonomija dijeljenja može biti organizirana prema modelima utemeljenim kako na tržišnim, tako i na socijalnim kriterijima.

	<p>Ističe se također da se razvijaju dvije osnovne kategorije te četiri oblika ekonomije dijeljenja:</p> <p>ekonomija dijeljenja u užem smislu ili ekonomija na zahtjev:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „ekonomija dostupnosti” – inicijative ekonomije dijeljenja čiji poslovni model podrazumijeva da se proizvodima i uslugama trguje na temelju dostupnosti, a ne vlasništva. To se odnosi na davanje prednosti privremenom iznajmljivanju stvari u odnosu na definitivnu prodaju, • ekonomija honorarnih poslova – inicijative ekonomije dijeljenja koje se temelje na potencijalnom radu ugovorenome na digitalnom tržištu. <p>ekonomija udruživanja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „kolaborativna ekonomija” – inicijative ekonomije dijeljenja kojima se potiče kolegijalni pristup i/ili se korisnike uključuje u osmišljavanje proizvodnog postupka, ili kojima se klijenti pretvaraju u zajednicu, • „ekonomija javnih dobara” – inicijative ekonomije dijeljenja koje su u zajedničkom vlasništvu ili kojima se zajednički upravlja. <p>Zaključuje se kako je nužno osigurati da regulatorna inicijativa o ekonomiji dijeljenja bude sastavni dio vizije gradskog i lokalnog upravljanja kao i upravljanja u ruralnim područjima.</p>
<p>19.08.2016.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonomija dijeljenja je praksa koja ne dovodi do vlasništva nad robom niti do suvlasništva, već do zajedničke uporabe ili korištenja, • Posrednička uloga platforme koja povezuje, prvenstveno elektroničkim putem, brojne osobe koje nude robu ili usluge s brojnim korisnicima. • Zajednički cilj boljeg iskorištavanja predmetne robe ili usluga na temelju dijeljenja. • Krajnje strane tih složenih triangularnih transakcija trebaju biti prvenstveno „ravnopravni partneri” (P2P), a nikad ne smiju biti posrijedi ugovorni odnosi između poduzeća i potrošača (B2C).

<p>15.01.2016.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Primjena novih i iznimno snažnih digitalnih tehnologija omogućuje automatizaciju velikog broja zadataka i zanimanja, ali i dovodi i do značajnih smanjenja u troškovima traženja zaposlenja te omogućuje razvoj potpuno novih poslovnih modela u uslugama koje ostvaruju veliki profit temeljen upravo na ekonomiji razmjera. • Radni odnos i pravnih status strana uključenih u ekonomiju dijeljenja vrlo su nejasni. <p>Zaključuje se kako je potrebno provesti i reforme u sustavu oporezivanja kako bi se osiguralo da se slično oporezuju svi oblici prihoda bez obzira jesu li ostvareni u konvencionalno organiziranim sektorima ili unutar ekonomije dijeljenja.</p>
<p>09.06.2017.</p>	<p>Zaključuje se:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kako američke tvrtke uvjerljivo prednjače na području ekonomije suradnje te naglašava da bi uvođenje jasnih pravila na razini Europske unije, koja vode računa o načelu proporcionalnosti i supsidijarnosti, novoosnovanim europskim poduzećima omogućilo rast i veću konkurentnost na svjetskoj razini. Ističe se da je potrebno uzeti u obzir cijenu neujedinjene Europe na području ekonomije suradnje ili ekonomije dijeljenja. 2. Poslovne organizacije s dugoročnom vizijom koje djeluju u sklopu ekonomije dijeljenja/suradnje trebaju imati aktivnu ulogu u oblikovanju budućih politika na tom području. 3. Postojeća regulacija treba biti podložna redovnim revizijama kako bi se osiguralo da se može prilagoditi stalnim inovacijskim procesima.

Izvor: izrađeno prema podacima s <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

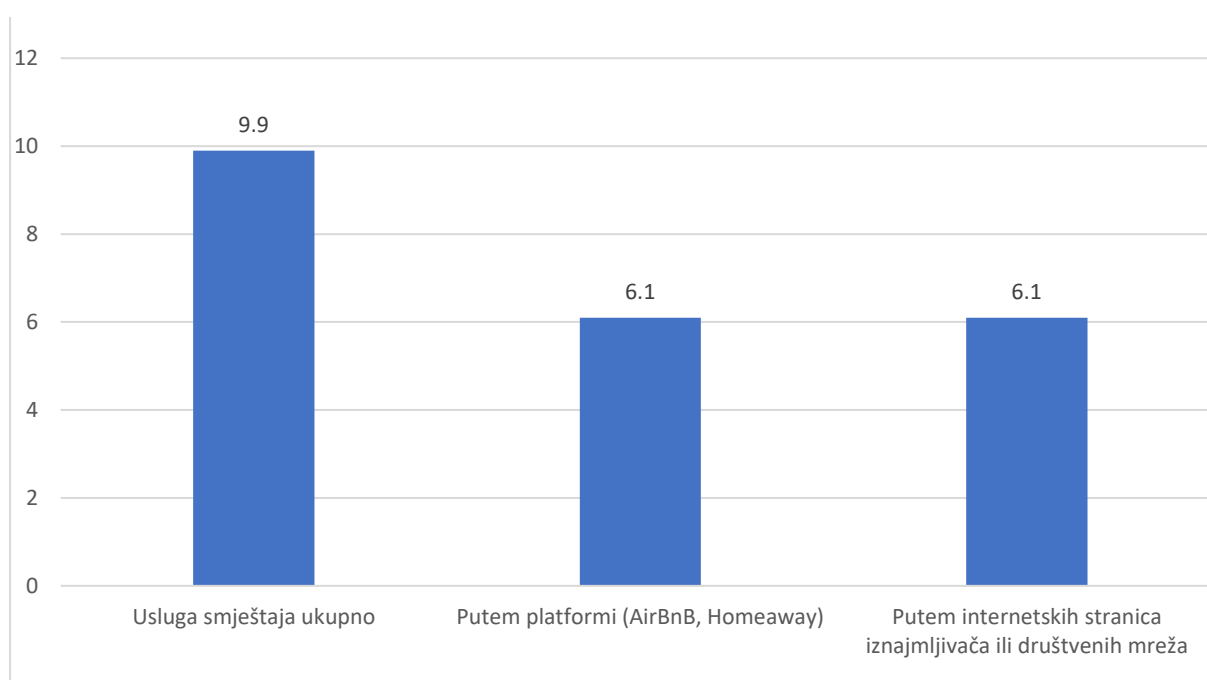
[pristupljeno 29.04.2018.]

2.9. Razvoj tržišta ekonomije dijeljenja u Hrvatskoj

Globalni tehnološki trend ekonomije dijeljenja proširio se i na hrvatsko tržište, a radi se o servisima čija upotreba olakšava život stanovnicima u većim urbanim sredinama (Medak, 2017). Ono što je zajedničko svim tim servisima jest svakako standardizacija poslova, laka zamjenjivost izvršitelja te stalan nadzor učinka izvršitelja. Ovi servisi omogućavaju nove oblike fleksibilnog zapošljavanja koje se temelji na snažnoj podršci informacijske te komunikacijske tehnologije (Bjelinski Radić, 2017). Laslavić (2015) naglašava da u Hrvatskoj ekonomija dijeljenja naginje rentalnoj ekonomiji, a tomu u prilog upravo i ide činjenica da primat na hrvatskome tržištu imaju Airbnb i Uber. (Laslavić, 2015). Odnosno radi se o tehnološkim servisima koji uspjeh svog poslovanja grade na proviziji. Dok Uber predstavlja alternativu taksi prijevozu, Airbnb odnosi se na servis za kratkoročno iznajmljivanje stanova (Medak, 2017).

Rastuća važnost ekonomije dijeljenja u Hrvatskoj vidljiva je i u činjenici da je Državni zavod za statistiku krenuo mjeriti transakcije između fizičkih osoba bez posrednika (DZS, 2017). Državni je zavod za statistiku, stoga, istražio postotak pojedinaca koji su ugovorili uslugu smještaja ili prijevoza putem namjenskih platformi ili putem ostalih internetskih izvora poput društvenih mreža, prikazanim u grafovima 5 i 6:

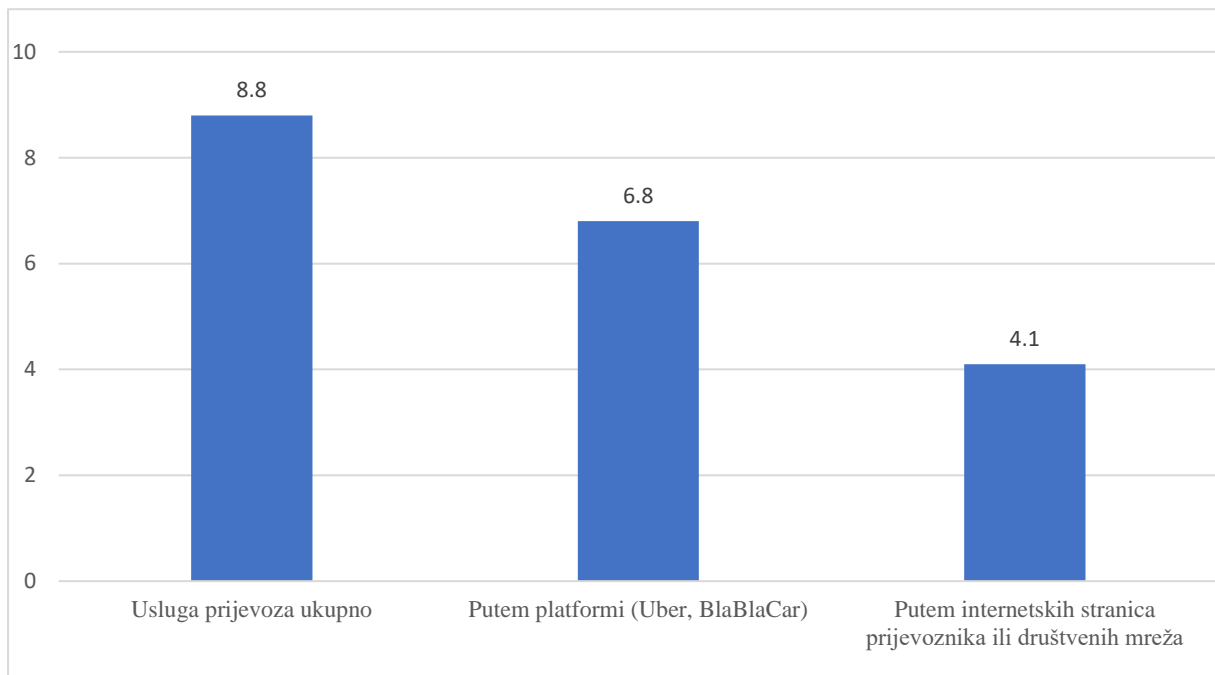
Graf 5 Ugovorena usluga privatnog smještaja (u %)



Izvor: vlastita izrada prema DZS (2017.)

Podatci pokazuju kako je nešto manje od 10% korisnika interneta koristilo navedene platforme ekonomije dijeljenja kako bi rezervirali privatni smještaj. 6,1% smještaj je rezerviralo putem AirBnB i Homeaway platformi, a isti je postotak (6,1%) privatni smještaj rezerviralo putem internetskih stranica iznajmljivača ili putem društvenih mreža.

Graf 6 Ugovorena usluga privatnog prijevoza (u %)



Izvor: vlastita izrada prema DZS (2017.)

Slično kao i u prethodnom primjeru, 8,8% korisnika interneta ugovorilo je prijevoz putem navedenih platformi ekonomije dijeljenja. 6,8% koristili su suprijevozne platforme ili platforme prijevoza na zahtjev, a 4,1% svoje su usluge privatnog prijevoza ugovorili putem internetskih stranica prijevoznika ili društvenih mreža.

Kada se povećanje korištenja navedenih platformi uzme u obzir može se zaključiti da se ekonomija dijeljenja u Republici Hrvatskoj ubrzano razvija te je u posljednjih nekoliko godina doživjela zamjetan procvat. Štoviše, Hrvatska je iznimno atraktivna zemlja za platforme ekonomije dijeljenja zbog svojeg velikog i dinamičnog turističkog sektora (Mikolič et al., 2017).

3. EKONOMIJA DIJELJENJA U TRANSPORTU S POSEBNIM OSVRTOM NA POSLOVANJE UBERA

3.1. Ekonomija dijeljenja u transportu

Pojava platformi za kolaborativnu potrošnju u transportu (poput Ubera, Lyfta i Zipcara) iz temelja mijenja snažno utemeljene poslovne modele u transportnoj industriji. Sam koncept kolaborativne potrošnje spada u širi pojam ekonomije dijeljenja koji omogućava korisnicima zajedničko dijeljenje dobara i usluga korištenjem naprednih informacijskih sustava (Clewlow i Mishra, 2017). Ovo se poglavlje fokusira na primjeni ekonomije dijeljenja u transportu putem suprijevoznih¹² platformi (*ride-sharing*), platformi dijeljenja automobila (*car-sharing*) te platformi prijevoza na zahtjev (*ride-hailing*), a posebna se pozornost pruža poslovanju Ubera kao primjeru platforme prijevoza na zahtjev.

Termini *ride-sharing*, *car-sharing* i *ride-hailing* često se nepravilno koriste i miješaju u postojećoj literaturi što dovodi do brojnih nesporazuma. Ti termini opisuju različite ekonomske aktivnosti: Suprijevoz (*ride-sharing*) podrazumijeva zajednički prijevoz više putnika jednim vozilom (Dictionary.com, 2018). Putnici, dakle, zajednički dijele jedno prijevozno sredstvo kako bi smanjili individualne troškove prijevoza. *Car-sharing* odnosi se na specifičan model najma automobila u kojemu se vozila iznajmljuju na kratak period (obično u vremenskom periodu od jednoga sata) za korištenje na kraćim relacijama, često unutar većih urbanih centara (Automotivetechnologies.com, 2018). *Ride-hailing*, u konačnici, opisuje proces korištenja i plaćanja samostalne usluge prijevoza putem mobilne aplikacije (Clewlow i Mishra, 2017). Prilikom definiranja platformi poput Ubera i Lyfta koji mobilnim aplikacijama nude usluge osobnog prijevoza korisnicima, vrlo se često i danas koristi naziv *ride-sharing*, odnosno „suprijevozna platforma“. Netočnost te klasifikacije prepoznao je 2015. godine i Associated Press koji za spomenute platforme u službenom jezičnom priručniku isključivo od tada koristi naziv „prijevoz na zahtjev“ (*ride-hailing*) (Greater Greater Washington, 2016).

¹² Prema napatku Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovlje

3.1.1. Suprijevozne platforme

Suprijevozne (*ride-sharing*) platforme odnose se na vrstu prijevoza u kojoj individualni putnici dijele jedno vozilo tijekom putovanja na zajedničku lokaciju te pritom međusobno dijele sve troškove puta. Štoviše, suprijevozne se platforme mogu definirati kao usluge koje kombiniraju fleksibilnost i brzinu osobnih automobila s nižom cijenom prijevoza, nauštrb udobnosti putovanja (Furuhata et al., 2013).

Koordinacija suprijevoznih usluga i dalje je u najvećoj mjeri neformalna i neorganizirana: putnici se najčešće samoinicijativno dogovaraju te su primorani međusobno uskladiti svoje itinerare, što u najvećoj mjeri i dalje koči razvitak te rast popularnosti spomenutih usluga. Razvitkom novih komunikacijskih tehnologija te lakšom integracijom onih već postojećih (GPS sustavi) razvijene su nove platforme koje pokušavaju na dinamičan način i u stvarnom vremenu pružiti novu vrstu suprijevoznih usluga. Dinamično suprijevozništvo u ovom slučaju ilustrira sistem u kojem se korisnici automatski spajaju u vrlo kratkom roku ili čak tijekom prijevoza (Furuhata et al., 2013).

Savršen je primjer suprijevozne platforme BlaBlaCar, poduzeće koje je osnovano u Francuskoj, a danas posluje i u Hrvatskoj. Korištenje BlaBlaCar platforme iznimno je jednostavno te se sastoji od svega tri koraka: 1) pronalazak osoba koje putuju na istoj lokaciji, 2) odabir suputnika te 3) zajedničko putovanje nakon čega se vozač i putnici međusobno ocjenjuju (BlaBlaCar, 2018).

Slične su se inicijative pojavljivale i spontano, bez službenog posrednika. Primjer su zajednice na društvenoj mreži Facebook na kojoj korisnici međusobno traže prijevoz ili putnike kako bi podijelili troškove putovanja. To je izvrstan pokazatelj da potreba za digitalnim poduzećima koje spajaju korisnike i pružatelje postoji.

3.1.2. Platforme dijeljenja automobila

Platforme dijeljenja automobila (*car-sharing* platforme) pružaju potrošačima alternativu tradicionalnom vlasništvu vozila omogućujući privremeno korištenje istih na zahtjev (Münzel et al., 2017). Mogu se definirati i kao sustav lokalno dostupnih vozila, spremnih na neograničeno korištenje u bilo koje vrijeme (Frenken, 2017). Popularnost ovih platformi naglo je „skočila“ zadnjih nekoliko godina – procjenjuje se da trenutno posluje više od 600 *car-sharing* poduzeća diljem svijeta. Promatrajući njihove modele poslovanja, spomenuta se poduzeća mogu kategorizirati u tri osnovna modela: (1) *Business-to-Consumer* (B2C) *car-sharing*, (2) kooperativni modeli dijeljenja automobila te (3) *Peer-to-Peer* (P2P) *car-sharing* (Cohen i Kietzmann, 2014).

Business-to-Consumer (B2C) platforme najraširenije su u ovoj kategoriji. Poduzeća, koristeći spomenuti model poslovanja, nabavljaju vozila te ih distribuiraju po ključnim lokacijama u gradu radi lakšeg pristupa i korištenja usluge. Korisnici platformi pristupaju putem mobilne aplikacije koja locira najbliži dostupni automobil. Vozilo se otvara isključivo putem članske iskaznice koja se priglomi na vrata, nakon čega korisnici imaju pravo koristiti isto sukladno svojim potrebama. (Cohen i Kietzmann, 2014)

Postoji šest ključnih razlika između B2C platformi dijeljenja automobila i klasičnih usluga iznajmljivanja automobila. Prva je od njih povezana uz kvalifikacijski proces: korisnici prolaze kroz spomenuti proces samo jednom (obično putem mobilnih aplikacija), nakon čega imaju neograničen pristup automobilima bez potrebe za osobnom interakcijom s osobljem. Korištenje takvih automobila najčešće se naplaćuje po broju minuta ili sati utrošenih u vožnju. U nekim se slučajevima, štoviše, korištenje vozila naplaćuje i na bazi prijeđenih kilometara. Uz spomenute varijabilne troškove, B2C platforme dijeljenja automobila mogu postaviti i fiksni trošak koji se jednokratno naplaćuje prilikom registracije za uslugu. Nadalje, korištenje samih automobila može biti potpuno spontano ili rezervirano unaprijed – korisnik ima mogućnost odabira te pravo korištenja vozila u bilo koje vrijeme. Dostupnost automobila još je jedna u nizu ključnih razlika: pri B2C *car-sharing* platformama vozila su dostupna na mnogobrojnim lokacijama unutar područja djelovanja te usluge, dok se kod klasičnih usluga iznajmljivanja automobila oni najčešće nalaze na jednoj centraliziranoj lokaciji (primjerice aerodromima). Zadnja se razlika ogleda u učestalosti održavanja, odnosno čišćenja automobila. Vozila u vlasništvu B2C *car-sharing* poduzeća održavaju se i čiste puno rjeđe od onih u vlasništvu

poduzeća za iznajmljivanje. Naime, poduzeća za iznajmljivanje automobila iste temeljito čiste nakon svakog korištenja. (Le Vine et al., 2014)

Kooperativni modeli dijeljenja automobila prisutni su od davne 1960. godine, no nikada nisu stekli veliku popularnost u svijetu. Članovi kooperativnih platformi zajednički prikupljaju resurse, pružaju uslugu prijevoza te upravljaju platformom bez želje za materijalnom dobiti (Cohen i Kietzmann, 2014).

Peer-to-peer platforme najdisruptivniji su poslovni model unutar kategorije dijeljenja automobila. Ovaj se model oslanja na mobilne aplikacije koje samo imaju posredničku ulogu između vlasnika automobila (fizičke osobe, ne poduzeća) i potencijalnih korisnika (vozača). (Cohen i Kietzmann, 2014). *Peer-to-Peer* poduzeća, osim pružanja i održavanja posredničke platforme, često nude vlasnicima automobila mogućnost osiguranja putem svoje platforme. Nakon svake obavljene transakcije putem P2P platforme uzimaju proviziju u vidu postotka ukupne vrijednosti transakcije. Iako su dostupna vozila često starija od onih u B2C modelu, P2P *car-sharing* nudi mnogo veću fleksibilnost, broj lokacija te modele vozila. Ovaj se model definira kao najboljim primjerom kolaborativne potrošnje u *car-sharing* kategoriji jer izravno spaja vlasnika automobila s potencijalnim korisnicima, odnosno potiče dijeljenje nedovoljno korištenih dobara radi maksimizacije korisnosti (Ballús-Armet et al., 2014).

Car-sharing ima potencijal zadovoljiti individualne prijevozne potrebe na održiv i društveno koristan način, smanjujući prometnu zagušenost, emisije štetnih plinova te potražnju za novim automobilima (Münzel et al., 2017). Provedena su brojna istraživanja kako bi se istražio točan utjecaj platformi dijeljena automobila. Loose (2016), istražujući njemačko tržište, dolazi do zaključka kako jedan *car-sharing* automobil prisutan u centru grada može zamijeniti do 20 privatnih automobila na prometnicama (Loose, 2016). Nizozemski znanstvenici Nijland i van Meerkerk (2017) proveli su anketno istraživanje među korisnicima platformi za dijeljenje automobila te zaključili kako je korištenje *car-sharing* usluga smanjilo njihov broj prijeđenih kilometara osobnim automobilima za 15 – 20%, dok se broj automobila po kućanstvu također smanjio od 1.12 na 0.72 nakon pristupanja spomenutim platformama (Nijland i van Meerkerk, 2017).

3.1.3. Platforme prijevoza na zahtjev

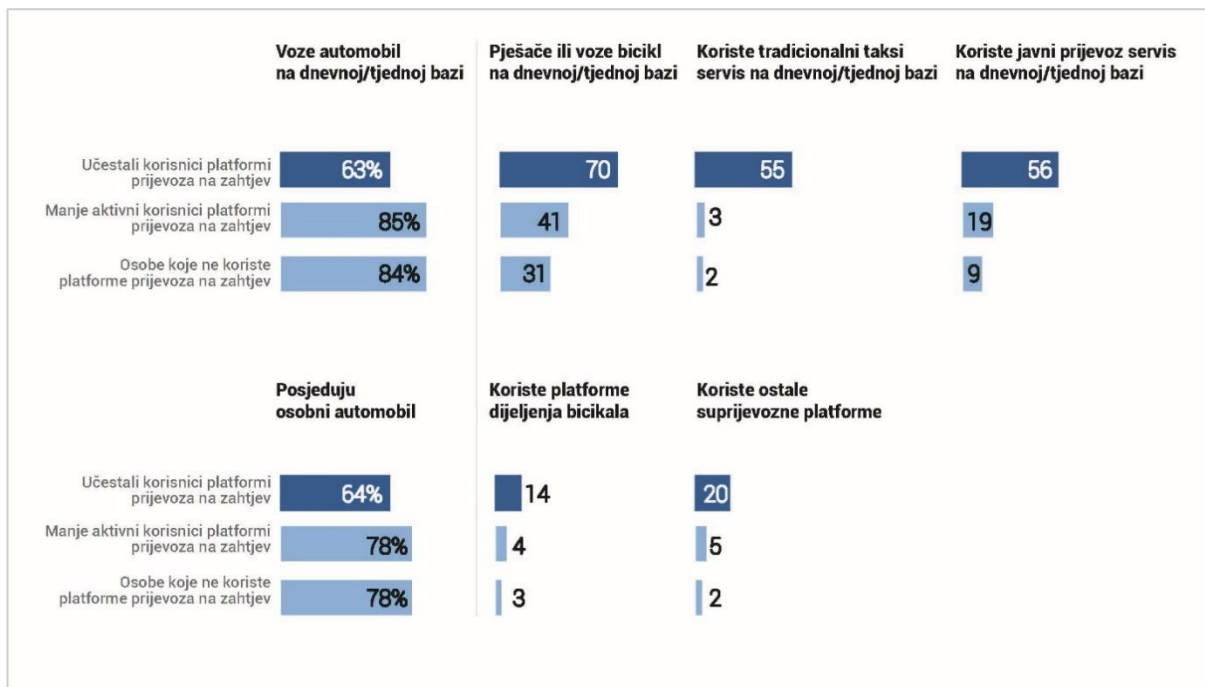
Osnovna je funkcija platformi prijevoza na zahtjev (*ride-hailing*) uživo spajanje putnika i vozača putem mobilne aplikacije u svrhu pružanja transportnih usluga (Feng et al., 2017). Pojava Ubera na tržištu 2009. godine smatra se začetkom platformi prijevoza na zahtjev. Uber, Lyft, Didi, Ola te mnogobrojni drugi pružatelji *ride-hailing* usluga danas zajedno prevoze milijune putnika širom svijeta te su se korisnici služili njihovim uslugama u već preko milijarde vožnji. Kako bi održavali svoje platforme te pružali uslugu prijevoza, ova se poduzeća pouzdaju u stotine tisuća partner-vozača koji djeluju kao nezavisni ugovaratelji (*independent contractors*). Vozači moraju imati vlastiti automobil ukoliko žele sudjelovati u jednoj od spomenutih platformi, no slobodni su sami birati kada će i u kojoj mjeri voziti. Također, vozači na sebe prenose rizik povezan uz prijevoz putnika te sve troškove održavanja automobila (Zoepf et al., 2018).

U kojoj je mjeri isplativo postati partner-vozačem za jednu od *ride-hailing* platformi nije lako odrediti. Osnovni su prihodi određeni strukturom sličnom onoj klasičnih taksi servisa, s fiksnom minimalnom cijenom prijevoza te varijabilnom cijenom koja se temelji na utrošenom vremenu i prijeđenim brojem kilometara tijekom vožnje. Usprkos tome, na prihode vozača u sklopu platformi prijevoza na zahtjev mogu utjecati i sljedeća tri faktora: (1) dinamična cijena (*dynamic pricing*) koja se oblikuje prema ponudi i potražnji, (2) mogućnost suprijevoza u kojoj vozači prevoze veći broj putnika na istoj ruti te (3) programi nagrada u vidu manje provizije ili čak direktnim novčanim isplatama onim vozačima koji voze veći broj sati. Kao što je ranije napomenuto, sve troškove održavanja vozila snose sami vozači, uključujući troškove osiguranja, goriva i tehničkih pregleda (Zoepf et al., 2018).

Iako platforme prijevoza na zahtjev „munjevito“ rastu iz godine u godinu, nadzorna tijela u zemljama diljem svijeta nastavljaju debatu o legalnosti njihovog poslovanja. Ključni se problemi javljaju u područjima sigurnosti, privatnosti korisnika te odgovornostima i obvezama partner-vozača. Često se uz to postavlja pitanje poboljšavaju li zaista *ride-sharing* platforme efikasnost prometa u gradovima. Nadzornim je tijelima, dakle, od iznimne važnosti analizirati sve promjene u transportnoj industriji koje takve platforme donose te ustanoviti njihov konkretan utjecaj na potrošače i konkurente (Feng et al., 2017).

Inicijalna istraživanja o utjecaju takvih platformi na potrošačke navike korisnika pokazuju kako oni manje koriste osobne automobile te su mnogo skloniji korištenju cijeloga niza ostalih prijevoznih opcija (Smith, 2016). Rezultati istraživanja prikazani su u grafu 7.

Graf 7 Navike korisnika platformi prijevoza na zahtjev



Izvor: autorova prilagodba prema Smith (2016)

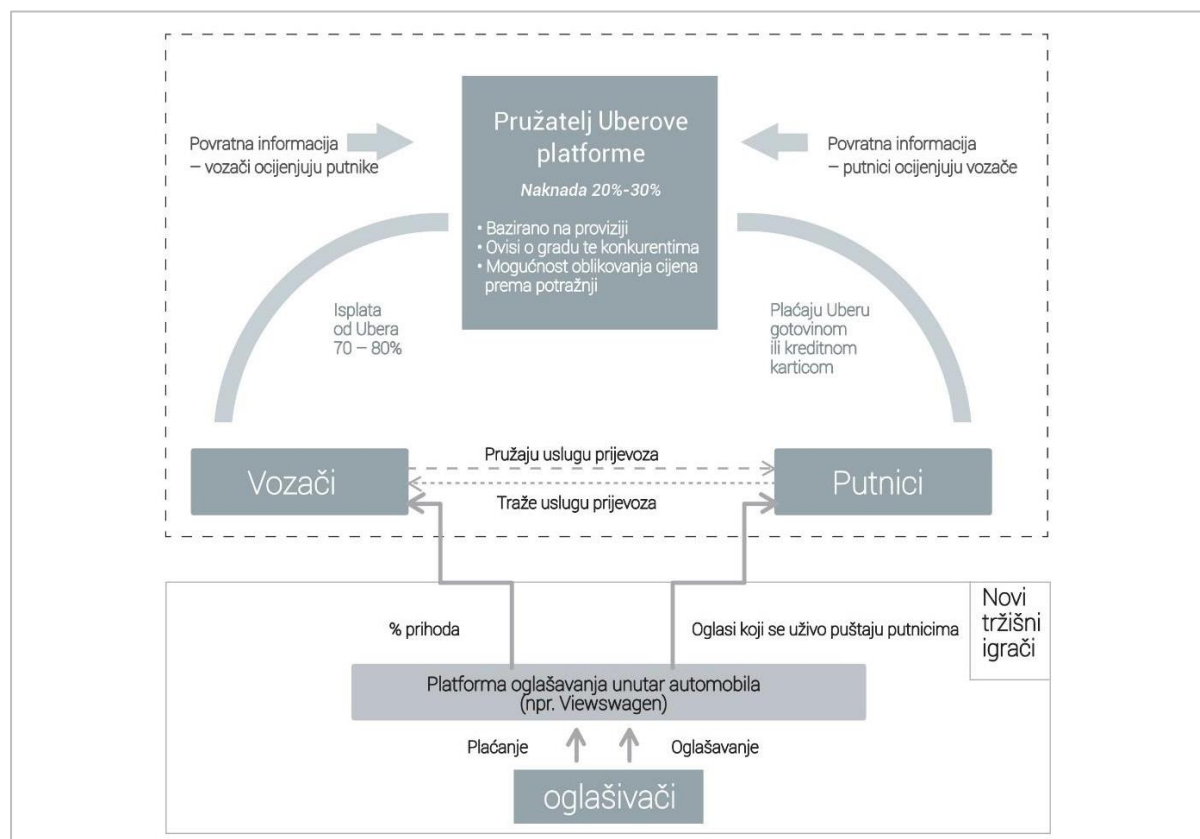
Iako su učestali korisnici platformi prijevoza na zahtjev manje skloni korištenju osobnih automobila za potrebe prijevoza, puno više koriste niz ostalih prijevoznih sredstava i usluga koje izlaze izvan okvira platformi prijevoza na zahtjev (javni prijevoz, pješaćenje, vožnja bicikla te čak korištenje tradicionalnih taksi servisa). Važno je napomenuti kako prikazani rezultati za sobom nose snažnu geografsku komponentu: ispitanici Amerikanci koji žive daleko od urbanih centara puno više ovise o korištenju osobnih automobila za prijevoz. Ispitanici s pristupom navedenim platformama koriste ih kao još u jedan u nizu elemenata osobnog prijevoza koji smanjuje njihovu ovisnost o posjedovanju automobila (Smith, 2016).

3.2. Poslovanje Ubera u svijetu

2009. godine u San Franciscu osnovan je Uber. Upoznavši se godinu dana ranije (2008.) na svjetski poznatoj tehnološkoj konferenciji *LeWeb* u Parizu, osnivači su poduzeća Travis Kalanick i Garrett Camp osmislili osnovni koncept platforme nakon mnogih bezuspješnih pokušaja prizivanja taksija u gradu (Jones, 2017). Inicijalna je ideja platforme bila pružiti alternativu sporim i neefikasnim lokalnim taksi službama. Devet godina kasnije, zahvaljujući agresivnoj i nepopustljivoj strategiji rasta, Uber je prisutan u više od 70 zemalja diljem svijeta s investicijama u poduzeće koje dosežu iznos od 16 milijardi američkih dolara (Dudley et al., 2017). Iz tih je razloga, kao i činjenicom da posluje na području Republike Hrvatske, fokus rada stavljen na Uber. Ovo poglavlje dublje analizira način rada Uberove platforme te opisuje poslovanje poduzeća u Hrvatskoj te svijetu.

Uber, često definiran kao najbolji primjer platforme prijevoza na zahtjev, ostvario je globalni uspjeh u iznimno kratkom roku nadmudrivši mnogobrojne svjetske vlade, nadzorna tijela te konkurente. Rast se poduzeća temelji na dobro razrađenoj strategiji disrupcije tržišta: inovativnom i jednostavnom platformom korisnici lako dolaze do željene usluge. Iako navedena strategija nije jedinstvena samo za Uber, ona je osnažena njihovom nepopustljivom ambicijom pri globalnom širenju poslovanja te kapacitetom za nove inovacije (Dudley et al., 2017). *Slika 5* prikazuje način funkcioniranja Uberove platforme.

Slika 5 Prikaz Uberovog načina poslovanja

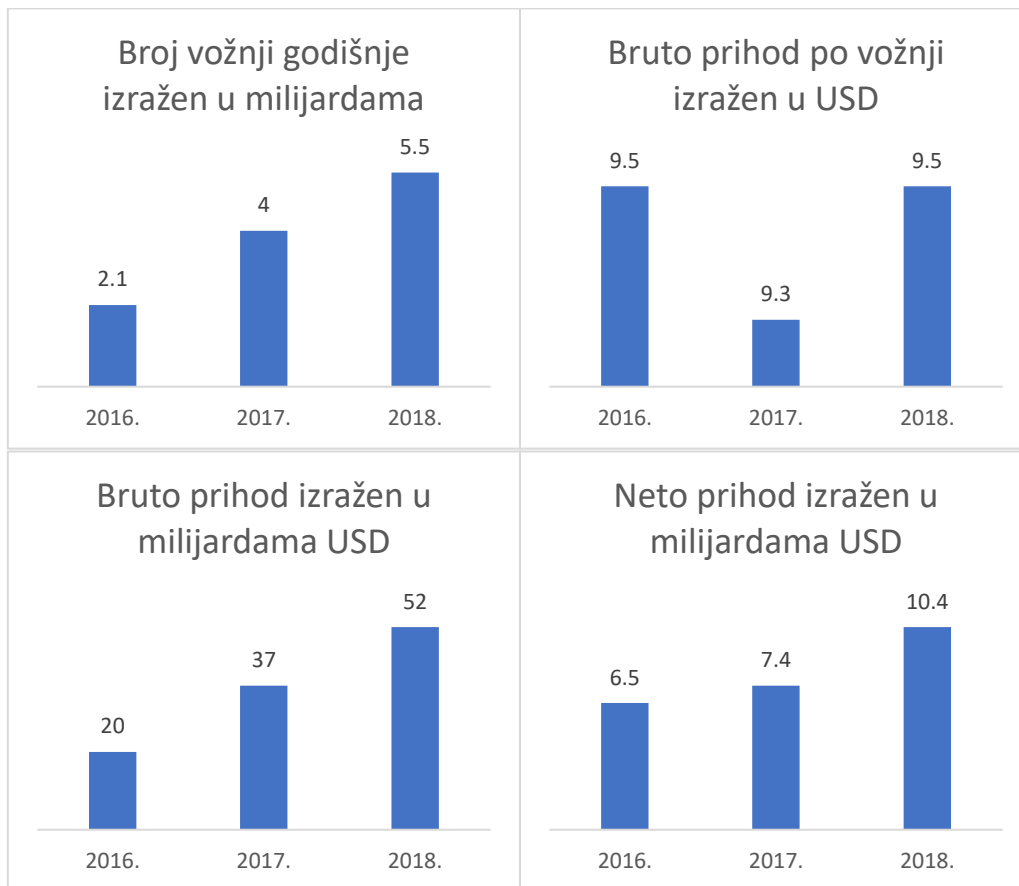


Izvor: Henten i Windekilde (2015)

Uberova je platforma zamišljena kao tržište u kojemu Uberovi vozači, radeći kao nezavisni agenti, stupaju u kontakt s Uberovim korisnicima. Srž vrijednosti koju Uber pritom stvara leži u smanjenim transakcijskim troškovima za obje stranke. Uber, kao što je slučaj i s većinom ostalih *ride-hailing* platformi u transportu, sam određuje cijene prijevoza na različitim tržištima. Prilikom plaćanja usluge transporta novac prvo ide poduzeću, nakon čega vozaču biva isplaćeno 70 – 80% bruto vrijednosti usluge. Uberova se, dakle, struktura naplate temelji na proviziji: nakon svake obavljene vožnje poduzeće vozačima uzima određeni postotak zarade. Provizija koja ostaje Uberu (20 – 30%, ovisno o tržištu) koristi se za razvoj novih usluga, pružanju korisničke potpore te rješavanju pitanja lokalnog zakonodavstva i regulacije (Henten i Windekilde, 2015).

Osnivanje kolaborativnih platformi u transportu imalo je i širih implikacija na cjelokupno tržište: razvijena su poduzeća koja se direktno nadovezuju na iste (novi tržišni igrači na grafu 8), pružajući usluge oglašavanja u automobilima partner-vozača. Novostvorena poduzeća za oglašavanje ugrađuju, primjerice, tablet računala u sjedala koja putnicima prikazuju prilagođeni oglasni sadržaj prateći GPS tehnologijom put kojim se vozilo kreće. Pristankom na suradnju, partner-vozači dobivaju postotak prihoda od spomenutih poduzeća (Henten i Windekilde, 2015).

Graf 8 Uberovi procjenjeni prihodi u 2018.

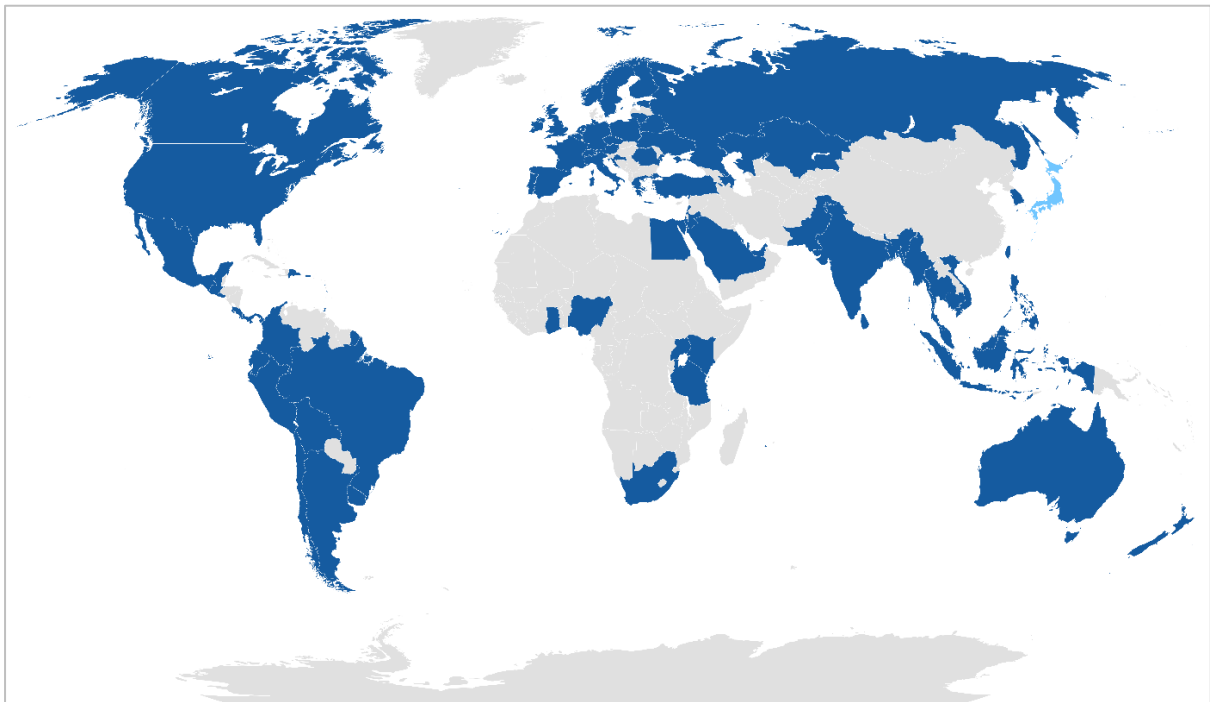


Izvor: vlastita izrada prema Forbes (2018)

Uber je prema procjenama Forbesa (2018) povećao ukupan broj vožnji od 2,1 milijarde 2016. do očekivanih 5,5 milijardi 2018. Uz relativno nepromijenjen bruto prihod po vožnji od 9,5 USD, to Uberu donosi procjenjenih 52 milijarde američkih dolara bruto prihoda te 10,4 milijarde američkih dolara neto prihoda u 2018. godini.

Prema podacima prikupljenim 2018. godine, Uber posluje u ukupno 630 gradova smještenih u 77 zemalja diljem svijeta. Broj vozača iznosi 2 milijuna, dok je broj korisnika dosegao iznos od 40 milijuna (Uber, 2018). Službena statistika, štoviše, jasno ilustrira brzinu Uberove globalne ekspanzije: 2015. godine poduzeće je bilo prisutno u 300 gradova diljem svijeta te ukupno 1 milijun vozača (Lazo, 2015). Iste je godine (2015.) Uber objavio kako je ostvaren iznos od 1 milijarde obavljenih vožnji diljem svijeta, dok taj broj 2018. godine prelazi 5 milijardi (Uber, 2018). Peterostruko veći broj obavljenih vožnji, te rast od 111% u broju gradova u kojima je Uber prisutan, i čak udvostručeni broj vozača u periodu od samo 3 godine pokazuje koliko se snažno Uberov model poslovanja širi. Karta na slici 6 prikazuje države u kojima Uber trenutno posluje.

Slika 6 Države u kojima Uber posluje (stanje 1. travnja 2018.)



Izvor: autorova izrada prema Uber (2018)

U zemljama koje su na slici značene tamno plavom bojom Uber nudi barem jednu od svojih prijevoznih usluga putem primarne mobilne aplikacije. Japan se jedini na karti ističe svijetlijom nijansom plave boje zbog upitnog pravnog statusa Ubera unutar države: poduzeće u toj zemlji, naime, slobodno posluje u samo jednome manjem gradu s eksperimentalnom uslugom za prijevoz starijih osoba, dok u ostatku zemlje djeluje kao platforma za povezivanje s profesionalnom taksi službom (nepovezanim s Uberom) (Fujita, 2016). Iako Uber u službenim publikacijama te na vlastitoj web stranici često navodi brojku od 80 zemalja diljem svijeta, pravo se stanje gotovo svakih nekoliko tjedana mijenja. Prateći Uberovo poslovanje u 2018. godini kroz najnovije publikacije, dolazi se do zaključka da Uber trenutno posluje u 77 zemalja diljem svijeta. Slovačka je, primjerice, Uberu u ožujku 2018. godine zabranila poslovanje u zemlji (Reuters, 2018), dok se poduzeće na vlastitu inicijativu odlučilo povući s marokanskog tržišta krajem veljače iste godine (Kasraoui, 2018). Izrađena karta uzima u obzir najaktualnije promjene te prikazuje stanje Uberovog poslovanja na dan 1. travanj 2018. godine.

3.2.1. Uberove usluge osobnog prijevoza

Uber je svoje poslovanje originalno započeo nudeći prijevoz luksuznim automobilima uz sniženu naknadu – tzv. *UberBLACK* usluga. Uberov je model poslovanja tražio da se vozači sami prijave s vlastitim, osobnim automobilima na Uberovu platformu, te sklope odgovarajući ugovor. Inicijalna strategija poduzeća bila je, naime, ponuditi luksuzno iskustvo vožnje te se diferencirati kao „pružatelj statusnog simbola“ sve do uvođenja *UberX* usluge 2012. godine (O'Toole i Matherne, 2017).

UberX uveden je paralelno uz *UberBLACK* uslugu unutar iste mobilne aplikacije, no za razliku od ranije navedenog *UberBLACK* koncepta, *UberX* je dozvolio vozačima korištenje skromnijih automobila i naplaćivanje mnogo nižih cijena za prijevoz (često nižima i od ostalih konkurenata u taksi industriji) (O'Toole i Matherne, 2017). Nakon velikog uspjeha nove usluge, poduzeće je proširivalo ponudu na temelju različitih potrošačkih zahtjeva klijenata te je do 2018. razvijeno ukupno 7 različitih vrsta usluga: *UberBLACK*, *UberX*, *UberXL*, *UberSUV*, *UberSELECT*, *UberPOOL* te *UberWAV* (Uber, 2018). Valja napomenuti kako se sve navedene usluge nalaze unutar jedne, tj. Uberove primarne mobilne aplikacije koja je isključivo vezana uz osobni prijevoz. Sve navedene usluge detaljnije su analizirane u ostatku poglavlja.

UberBLACK, kao što je i ranije spomenuto, najstarija je Uberova prijevozna usluga. Cilj je pružiti korisnicima najudobniji mogući prijevoz u luksuznom automobilu, što ovu uslugu ujedino čini i najskupljom te najzahtjevnijom po pitanju pravila za automobile i vozače. Iako se detalji razlikuju od grada do grada u kojima Uber posluje, *UberBLACK* vozači moraju ispuniti sljedeće kriterije: automobil (visoke klase) mora biti novije proizvodnje¹³; crnoga eksterijera; kožnoga interijera; bez vidljivih oštećenja; te je vozač primoran nositi odijelo i posjedovati odgovarajuću policu osiguranja automobila (Uber, 2018).

UberX, druga po redu uvedena usluga, najpopularnija je među korisnicima te ujedno i najraširenija u svijetu. *UberX* opcija nudi prijevoz u srednjoj ili kompaktnoj klasi automobila uz preduvjet da vozilo ima mjesta za četvero putnika te dokaz o tehničkoj ispravnosti (Uber, 2018). Vozači su dužni prijaviti se s vlastitim automobilima te ne posjeduju taksi licencu (van Kollem, 2016).

UberXL, uveden 2014. godine, omogućuje prijevoz terenskim tipom vozila koji mora imati minimalno 6 sjedećih mjesta. Usluga prijevoza većim automobilom više se naplaćuje od standardne *UberX* opcije, no poduzeće intenzivno oglašava *UberXL* uslugu kao niskobudžetnu alternativu sličnim uslugama prijevoza na tržištu (Uber, 2018). Pravila su za vozače jednaka kao i u slučaju *UberX* usluge.

UberSUV luksuzna je varijanta ranije spomenute *UberXL* usluge. Vozilo mora biti terenskog tipa s minimalno 6 sjedećih mjesta, no poduzeće u ovom slučaju nameće dodatna pravila (slična onima u *UberBLACK* usluzi): eksterijer automobila mora biti crn, dok interijer mora biti sačinjen od kože. Vozači također podliježu strogim pravilima: kodeks oblačenja mora biti formalan te je profesionalan status vozača također obavezan (Uber, 2018).

UberSELECT još je jedna u nizu luksuznih usluga koju Uber pruža korisnicima. Riječ je o vozilima visoke klase, no Uber u ovom slučaju ne nameće striktna pravila vezana uz eksterijer ili interijer istog. Vozači, štoviše, ne moraju nositi odijelo, ali preduvjet je da drže ukupnu ocjenu unutar aplikacije višom od 4.8 (od mogućih 5.00). Ovakva kombinacija čini ovu uslugu skupljom od bazične *UberX* usluge, ali i dalje mnogo cjenovno povoljnijom od *UberBLACK* (Uber, 2018).

¹³ U trenutku pisanja rada Uber zahtjeva da *UberBLACK* vozila budu 2010. godine proizvodnje ili noviji

UberPOOL trenutno je najjeftinija usluga dostupna unutar Uberove mobilne aplikacije. *UberPOOL* korisnike spaja s ostalim putnicima koji žele ići u istome smjeru te oni sukladno tome dijele automobil, pritom međusobno djelivši i troškove samog prijevoza.

UberWAV (*wheelchair-accessible vehicle*) posebna je usluga namijenjena osobama s invaliditetom. Vozila obavezno moraju imati poseban pristup za invalidska kolica te su vozači dužni posjedovati odgovarajuće certifikate kojima dokazuju spremnost pružanja potpore osobama s invaliditetom. Cijena je ove usluge identična cijeni klasične *UberX* vožnje što ju čini i do 40% cjenovno povoljnijom od sličnih usluga na tržištu (Uber, 2018).

Navedene su usluge osobnog prijevoza „standardizirane“, tj. Uber ih u različitim mjerama uvodi na sva tržišta u kojima posluje, no u mnogim tržištima (odnosno gradovima diljem svijeta) poduzeće nudi specifične vrste prijevoza koje su samo dostupne na tim geografskim lokacijama. Primjerice, u New Delhiju postoji usluga *UberMOTO*, odnosno prijevoz motociklom (Uber, 2018), dok se u nekoliko odabranih svjetskih gradova uveo *UberGREEN* – prijevoz električnim automobilima (Uber, 2018). Navedeni primjeri pokazuju kako Uber često diverzificira svoju ponudu usluga na različitim tržištima kako bi prilagodio poslovanje specifičnim potrebama određene lokacije.

3.2.2. Uberova metoda formiranja cijena usluga

Primarna je funkcija Uberove mobilne aplikacije povezivanje korisnika s tzv. „partner-vozačima“ koji se nalaze u blizini. Prilikom korištenja mobilne aplikacije, korisnici imaju uvid u dostupnost vozača te cijenu prijevoza na odabranoj ruti. Ukoliko se korisnik u konačnici odluči za prijevoz, mobilna aplikacija izračunava cijenu koristeći vrijeme prijevoza (u minutama) te duljinu puta (u kilometrima) kao bazu, pribrajajući dobiveni iznos fiksnoj početnoj cijeni prijevoza. *Tablica 6* prikazuje model računanja osnovne (bazične) cijene *UberX* usluge u odabranim gradovima.

Tablica 6 Računanje bazične cijene prijevoza UberX uslugom (u odabranim gradovima)

	Odabrani gradovi					
	Zagreb	London	New York	München	Moskva	Singapur
Početna cijena	HRK 6,00	GBP 10,00	USD 2,55	EUR 2,00	RUB 49,00	SGD 3,00
+ Cijena po minuti	HRK 0,40	GBP 0,12	USD 0,35	EUR 0,30	RUB 6,00	SGD 0,22
+ Cijena po km	HRK 3,00	GBP 1,00	USD 1,75	EUR 0,90	RUB 12,00	SGD 0,47
Minimalna cijena	HRK 10,00	GBP 14,00	USD 8,00	EUR 5,00	RUB 99,00	SGD 3,00
Kazna pri otkazivanju vožnje	HRK 15,00	GBP 10,00	Varijabilno ¹⁴	EUR 5,00	RUB 99,00	SGD 6,00

Izvor: Vlastita izrada prema (Uber.com)

Na primjeru Zagreba može se vidjeti da je početna cijena svake vožnje 6 kuna, te se potom naplaćuje 3 kune po svakom prijeđenom kilometru i 40 lipa za svaku minutu vožnje. Važno je naglasiti da se ta dva varijabilna elementa zbrojeno uračunavaju u cijenu vožnje, suprotno nekim taksi servisima koji naplaćuju vožnju po kilometru za vrijeme kretanja, a po minutama za vrijeme stajanja ili čekanja. Minimalna je cijena vožnje 10 kuna što znači da čak i ukoliko vožnja traje dovoljno kratko da navedeni model izračuna cijene ne bi dosegno 10 kuna, svejedno će korisnik morati platiti najmanje 10 kuna po vožnji. Ukoliko se pak korisnik odluči za otkazivanje vožnje, to će ga stajati 15 kuna svojevrsne kaznene naknade.

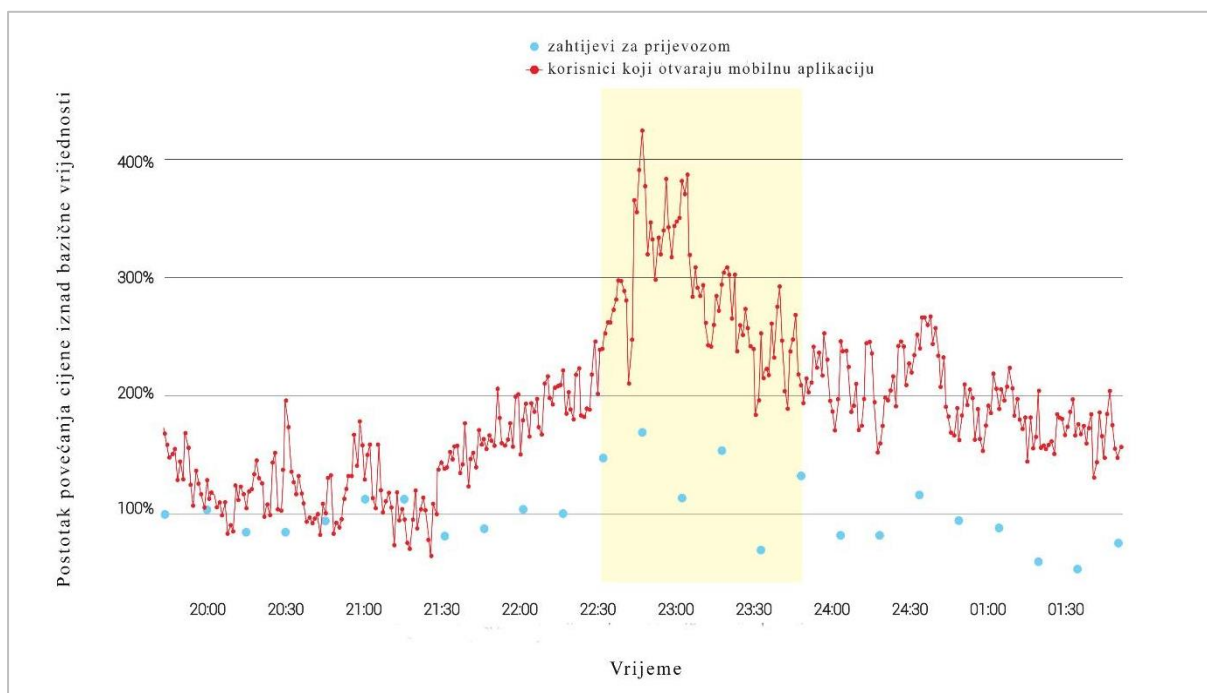
U slučajevima kada potražnja korisnika za Uberom nadmaši ponudu (tj. dostupnost vozača) do te mjere da se vrijeme čekanja na automobil značajno produži, Uber iskorištava tzv. *surge*

¹⁴ Mnogi gradovi u Sjedinjenim Američkim Državama nemaju fiksnu kaznu pri otkazivanju vožnje. U ovom se slučaju kazna računa zbrajajući inicijalni trošak (USD 5.00) s duljinom puta kojeg je partner-vozač prešao (USD 1.75 po prijeđenom km) te utrošenim vremenom (USD 0.35 po minuti)

pricing algoritam na tom geografskom području kako bi ponovno došlo do ekvilibrija između ponude i potražnje. Navedeni algoritam osnovnoj cijeni dodijeli koeficijent kojim se ista množi kako bi se dobila veća, tzv. *surge* cijena. *Surge pricing* rješenje nastalo je, dakle, kao odgovor na velike tržišne fluktuacije u potražnji i nestabilnu ponudu partner-vozača. Partner-vozači slobodni su voziti za Uber kada god žele tijekom dana te im je sukladno tome potreban dostatan poticaj. Ekonomska teorija, pod spomenutim uvjetima, govori kako će veće cijene signalizirati nedostatak ponude te potaknuti partner-vozače da se fokusiraju na područja obuhvaćena *surge pricingom*, smanjujući pritom jaz između ponude i potražnje na toj lokaciji¹⁵. Konačni je učinak koristan za obje strane: korisnici imaju pristup većem broju automobila te manje čekaju iste, a partner-vozači imaju priliku više zaraditi po vožnji (Hall, Kendrick i Nosko, 2015).

Primjer funkcioniranja Uberovog *surge pricing* algoritma prikazan je u grafu 6.

Graf 9 Porast potražnje za Uberovom uslugom nakon rasprodanog koncerta 21. ožujka 2015.



Izvor: Hall, Kendrick i Nosko, 2015

Hall, Kendrick i Nosko (2015) opisuju situaciju u New Yorku nakon održavanja rasprodanog koncerta 21. ožujka 2015. godine. Posjetitelji su, željevši vratiti se kući nakon koncerta,

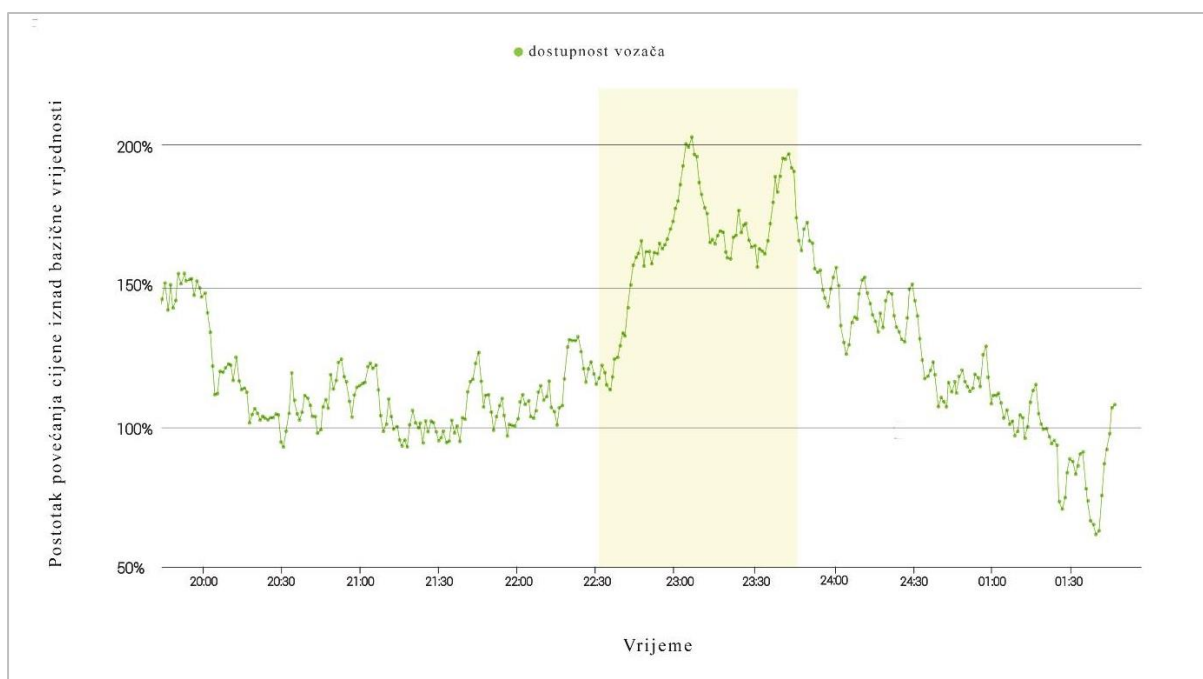
¹⁵ U Hrvatskoj se Uber, kada govori o tom fenomenu na lokaciji Zagreba, služi izrazom „Zagreb gori“.

uzrokovali velik skok u potražnji, vidljiv u periodu između 22:30 i 23:45. Graf crvenom bojom prikazuje broj korisnika koji su otvorili Uberovu mobilnu aplikaciju u intervalima od jedne minute, kao i zbroj svih potvrđenih vožnji u intervalima od 15 minuta (plavi kružići) kroz isti period. Bazična je cijena dobivena izračunavši prosjek istih između 21:00 i 21:30 iste večeri. Period *surge pricinga*, prikazan žutim osjenčanim područjem, prikazuje termin kada je *surge* koeficijent iznosio više od 1.0x (Hall, Kendrick i Nosko, 2015).

Broj otvaranja Uberove aplikacije dobar je indikator prave potražnje za Uberovim uslugama. Na grafu 9 je jasno vidljivo kako je broj otvaranja mobilne aplikacije skočio četiri puta iznad uobičajnog broja otvaranja, stvorivši tako jaz između ponude i potražnje. Broj je korisnika Uberovih usluga odjednom postao puno veći od broja dostupnih vozila u okolici što je aktiviralo *surge pricing* algoritam: koeficijent nakon koncerta varirao je od 1.0 do 1.8 (Hall, Kendrick i Nosko, 2015). Zanimljivo je napomenuti kako broj potvrđenih vožnji ostaje relativno malen u usporedbi s brojem korisnika koji su otvorili mobilnu aplikaciju tražeći Uberov prijevoz u promatranom periodu. Štoviše, nakon inicijalnog rasta taj broj naglo pada u 23:00 i 23:30. Korisnici su, vidjevši vjerojatno veće *surge* cijene unutar aplikacije, odlučili potražiti alternativne metode prijevoza ili čekati smanjenje *surge* koeficijenta.

Učinak *surge pricing* algoritma vidljiv je i u ponudi Uberovih vozila na tom području, prikazanim grafom 10.

Graf 10 Porast dostupnosti vozača nakon rasprodanog koncerta 21. ožujka 2015.



Izvor: Hall, Kendrick i Nosko, 2015

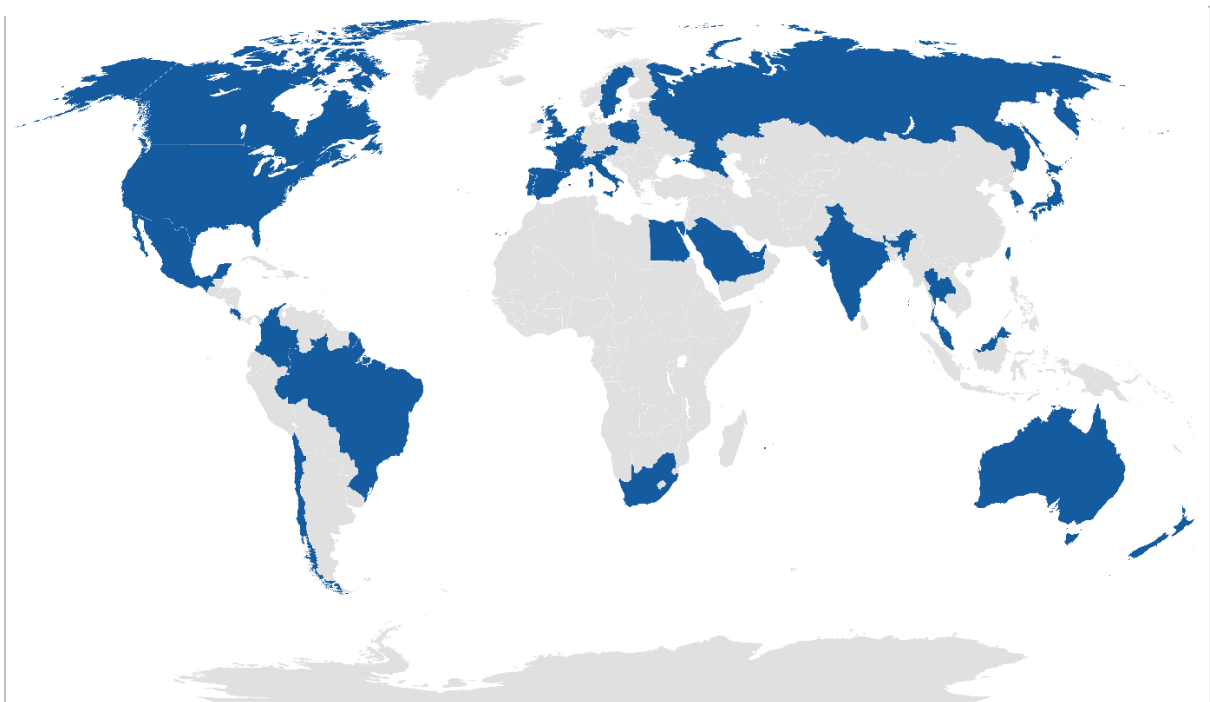
Surge pricing signalizirao je partner-vozačima mogućnost dodatne zarade po vožnji, što je u konačnici dovelo do dvostruko veće ponude u periodu od 22:30 do 23:45. Graf 10 prikazuje „aktivne“ UberX partner-vozače svake minute kroz navedeni period. „Aktivni“ su vozači u ovom slučaju svi oni koji su aktivno tražili putnike, već prihvatili vožnju ili prevozili putnike. Bazični je broj dostupnih partner-vozača dobiven izračunavši prosjek istih između 21:00 i 21:30 te večeri. Period *surge pricinga*, prikazan žutim osjenčanim područjem, prikazuje termin kada je surge koeficijent iznosio više od 1.0x (Hall, Kendrick i Nosko, 2015).

Korištenje *surge pricing* algoritma posebno je zanimljivo promatrati u kontekstu ponude, odnosno dostupnosti partner-vozača. Problem diskrepancije ponude i potražnje *surge pricing* metoda ne rješava samo preraspodjelom postojeće ponude (trenutno aktivni partner-vozači), već stvara inicijativu neaktivnim partner-vozačima da se uključe, povećavajući time cjelokupnu ponudu na tržištu (Zhou, 2017). Ova je situacija jasno vidljiva na i na *grafu 10* u naznačenom *surge* periodu: broj se aktivnih vozača udvostručio što se može pripisati ulaskom neaktivnih partner-vozača na tržište, smanjujući pritom jaz ponude i potražnje.

3.2.3. UberEATS

Uberove ambicije te velik zaokret u njihovom modelu poslovanja izlaze na vidjelo 2016. godine kada poduzeće prvi puta od svojeg osnutka izlazi s potpuno novom uslugom koja nije dio njihove primarne mobilne aplikacije – *UberEATS* uslugom dostave hrane. Koristeći već postojeću infrastrukturu, poduzeće je time naglasilo svoju predanost brzo rastućoj industriji dostave (Kendall, 2016).

Slika 7 Države koje imaju pristup *UberEATS* usluzi (stanje 1. travnja 2018.)



Izvor: autorov rad prema (Uber, 2018)

UberEATS usluga trenutno je dostupna u 32 države diljem svijeta. Poduzeće ističe kako se najveći rast odvija u Europi: prihodi koje donosi *UberEATS* postali su veći od Uberove primarne usluge prijevoza u čak 19 europskih gradova. Milano, Madrid te Grenoble predvode tu listu kao gradovi u kojima su prihodi *UberEATS* usluge udvostručeni u svega godinu dana. Iako je temeljni strateški fokus poduzeća ekspanzija na sjevernoameričkom tržištu, ono europsko rasti će na važnosti. Ujedinjeno Kraljevstvo, primjerice, jedno je od najvećih geografskih tržišta *UberEATS* usluge koja je dostupna u 40 gradova diljem te zemlje u suradnji s preko 8.000 restorana (Shaed, 2017).

Nova je usluga u svojoj inicijalnoj fazi bila dostupna u svega 5 gradova u Sjevernoj Americi: San Franciscu, Chicagu, Houstonu, Los Angelesu te Torontu (Kendall, 2016). 2018. godine *UberEATS* prisutan je u više od 200 gradova diljem svijeta s planom proširanja na njih još 100: Irska, Egipat, Kenija, Ukrajina, Rumunjska i Češka trebali bi dobiti *UberEATS* uslugu do kraja godine, dok će se ista proširiti na 40 novih gradova u Ujedinjenom Kraljevstvu i 35 gradova u Francuskoj. (Khosrowshahi, 2018).

Ovakvom rapidnom ekspanzijom Uber cilja na veći udio u industriji dostave koja doseže vrijednost od 28 milijardi USD u Europi (Financial Times, 2018). Podatci za 2017. godinu, naime, pokazuju kako je *UberEATS* usluga bila profitabilna u 45 od ukupno 200 gradova diljem svijeta (u usporedbi sa samo 3 grada od 50 u 2016. godini). Krajem 2017. godine, točnije u četvrtom tromjesečju, *UberEATS* ostvario je oko 10% ukupnog bruto prihoda poduzeća, odnosno 1,1 milijardu dolara (Financial Times, 2018).

Dostupnost *UberEATS* usluge na globalnoj razini, slično kao i s Uberovim uslugama prijevoza, podložna je učestalim promjenama: 26. ožujka 2018. godine Uberov je konkurent Grab najavio preuzimanje Uberove usluge dostave hrane na području cijele jugoistočne Azije (Competition & Consumer Commission Singapore, 2018). Zauzvrat, Uberu je dodijeljen udio u Grabu u iznosu od 27.5% (odnosno 7 milijardi američkih dolara), mnogo više od Uberove cjelokupne investicije u tu regiju koja iznosi 700 milijuna dolara. Ovo preuzimanje, u konačnici, signalizira privremeni prestanak rapidnog globalnog širenja *UberEATS* usluge (Uber Newsroom, 2018).

3.2.4. UberFREIGHT

Inovacije u pružanju usluga, naime, nisu stale s *UberEATS* uslugom – iste godine Uber predstavlja *UberFREIGHT*, još jednu samostalnu mobilnu aplikaciju namijenjenu prijevozu veće količine robe putem tegljača.

UberFREIGHT aplikacija omogućava transportnim poduzećima lakši pronalazak tereta kojeg je potrebno prevoziti. Korisnici aplikacije, nakon obavljenog procesa registracije vozila, slobodni su sami pronaći te rezervirati vrstu tereta koji im najviše odgovara. Ovakav pristup vozačima daje dvije iznimno bitne prednosti: bukiranje samog tereta traje svega nekoliko sekundi (bez potrebe za pregovorima s poduzećem koje nudi utovar) te je isplata zagantirana u svega nekoliko dana. Informacije o plaćanju su, štoviše, unaprijed dostupne vozačima unutar aplikacije za svaki potencijalni teret koji zahtijeva prijevoz (Driegert, 2017).

U ožujku 2018. godine Uber je najavio dodatno širenje *UberFREIGHT* usluge: partner-vozači moći će se prijaviti u *UberFREIGHT Plus* program popusta. Riječ je, naime, o nizu pogodnosti i popusta prilikom punjenja goriva, održavanja tegljača ili nabave potpuno novih tegljača (Berdinis, 2018). Inicijalna ponuda prikazana je u *tablici 7*.

Tablica 7 Inicijalni plan *UberFREIGHT Plus* popusta

Vrsta	UberFREIGHT Plus popust
Gorivo (veći lanci benzinskih postaja)	USD 0,20 po galonu
Gorivo (manje nezavisne benzinske postaje u Kaliforniji, Teksasu i Illinoisu)	Prosječan iznos od USD 0,15 po galonu
Gume	Prosječan iznos od USD 130,00 po gumi
Kupnja tegljača (novi)	Do USD 16.000,00
Kupnja tegljača (rabljeni)	Rabat do USD 4.000,00
Održavanje	20 – 50% popusta na rezervne dijelove

Izvor: autorova prilagodba prema *Uber Newsroom (2018)*

Kako bi pojednostavili proces korištenja popusta prilikom izvođenja ranije spomenutih transakcija, Uber je partner-vozačima u sklopu *UberFREIGHT Plus* usluge uveo Uber Freight Plus kreditnu te Uber Freight Plus prepaid karticu. S ovim će karticama (uvedenim u suradnji s američkim izdavateljem nebankarskih kartica Comdata) vozači moći ostvariti popuste na gorivo na svim TA i Petro benzinskim postajama diljem Sjedinjenih Američkih Država.

Prilikom nabave guma za tegljače, nositelji Uber Freight Plus kartica moći će ostvariti popuste do 30% u svim Goodyear prodavaonicama (ovisno o količini kupljenih guma te njihovom modelu). Nadalje, nabavom novih tegljača (modeli *International DuraStar*, *LT Series*, *RH Series* te *LoneStar*) nositelji kartice ostvaruju uštedu do 16.000 USD pri *International Truck Dealership* salonima kamiona te rabat u iznosu od 4.000 USD prilikom nabave rabljenih tegljača. Točan iznos uštede ili rabata ovisi, naime, prvenstveno o modelu tegljača te količinom opreme s kojom dolazi. Partnerstvo s Navistarom, jednim od najvećih američkih proizvođača servisnih motornih vozila, autobusa i kamiona (Navistar, 2018), omogućilo je korisnicima dodatne popuste od 20% do 50% na sve Navistar rezervne djelove. Potaknuti željom za dodatnom ekspanzijom u industriji dostave, Uber tijekom 2018. godine planira ekstenzivno proširiti *UberFREIGHT Plus* uslugu s novim partnerima, uslugama te popustima (Uber Newsroom, 2018).

3.2.5. Uber Advanced Technologies Group

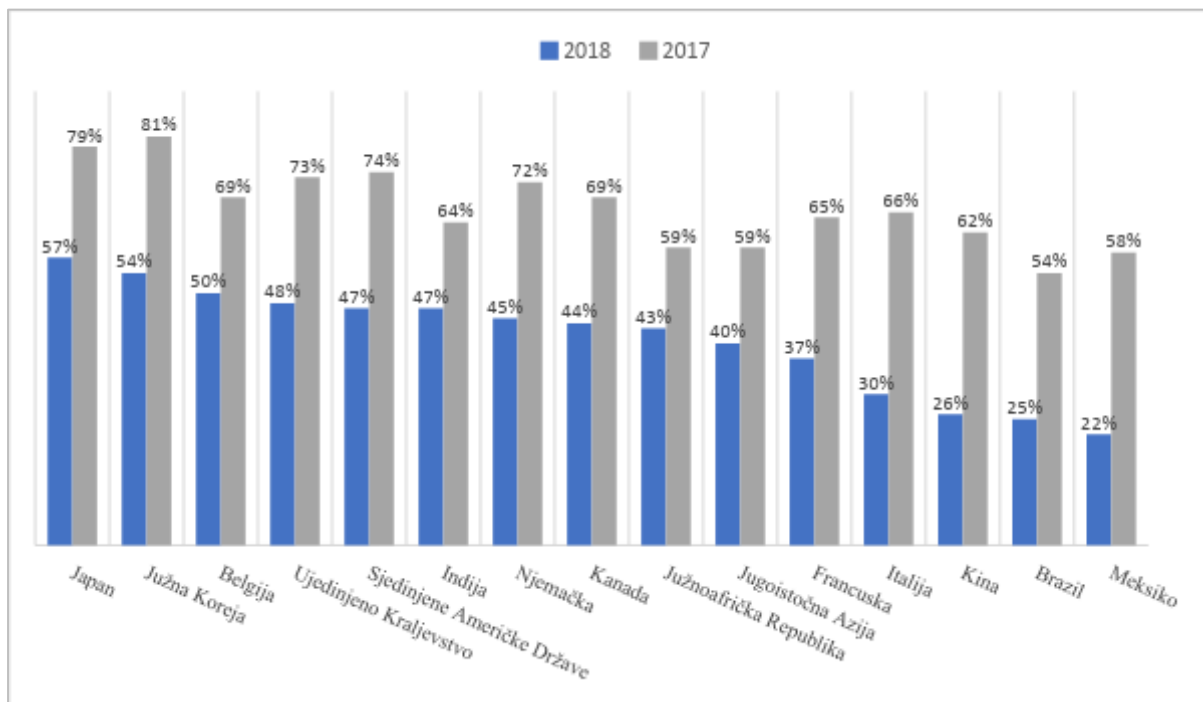
„Uber Advanced Technologies Group“ osnovan je u rujnu 2015. godine kao Uberov centar za razvijanje samovozećih automobila te popratne tehnologije. Kao inicijalnu lokaciju odabrali su američki grad Pittsburgh: riječima Shari Shapiro, Uberove specijalistice za odnose s javnošću, grad je odabran zbog ulaganja u nove, eksperimentalne tehnologije te blizine robotičkog instituta u sveučilištu Carnegie Mellon (Pittsburgh Technology Council, 2017). Svega tri godine nakon otvaranja prvog centra, Uber širi „Advanced Technologies“ podružnicu na još tri grada u Sjedinjenim Američkim Državama i Kanadi: San Francisco, Phoenix te Toronto. Centri okupljaju Uberovu inženjersku snagu na projektima samovozećih (tj. autonomnih) automobila, umjetne inteligencije te sigurnosti u prometu. Otvorivši centar u Pittsburghu poduzeće je uspješno stvorilo 500 novih radnih mjesta te ukupno uložilo 100 milijuna dolara u razvoj projekata (Uber, 2018).

Osnivanje spomenutih centara pokazuje Uberovo nastojanje održavanja konkurentske prednosti, no ono dolazi iz nužde za inovacijama te prijetnje koju predstavljaju Uberovi konkurenti: Waymo, bivša podružnica Googlea, godinama testira svoje samovozeće automobile s milijunima prijeđenih kilometara diljem Sjedinjenih Američkih Država. Tesla također intenzivno ulaže u autonomne sustave, manifestirajući to kroz mnogobrojne nadogradnje programske podrške u svojim automobilima. U ovu su se utrku uključili i gotovo svi veći svjetski proizvođači automobila: *premium* modeli već dostupnih automobila na tržištu posjeduju napredne sigurnosne sustave koji pomažu vozačima lakše manevrirati u prometu te izbjeći sudare i ostale prometne nesreće (EY, 2017).

Iako navedena poduzeća sve više ulažu u razvoj autonomnih sustava te samovozećih automobila, široka se upotreba istih ne očekuje do najranije 2030. godine. Velik dio problema leži u zakonu i regulaciji: nadzorna će tijela zahtijevati veliku količinu statističkih podataka kao dokaz o sigurnosti samovozećih automobila. Kvaliteta infrastrukture još je jedan velik izazov: senzori na samovozećim automobilima moraju moći pouzdano iščitavati i analizirati informacije na cesti kako ne bi došlo do komplikacija prilikom vožnje. Uvođenje samovozećih automobila, uzevši u obzir ove izazove, bit će ograničeno na „zatvorene ekosisteme“, odnosno na autopute te gradske jezgre (EY, 2017). Prepoznavši navedena ograničenja, Uber je krenuo razvijati autonomne sisteme specifično namijenjene vožnji na autoputu, integrirajući ih u samovozeće tegljače. Predvidljivi uvjeti vožnje na autocestama te činjenica da oni čine svega 5% ukupnih prometnica u Sjedinjenim Američkim Državama stvaraju optimalni ekosistem za testiranje Uberove samovozeće tehnologije. 2016. godine poduzeće je uspješno obavilo 193 km dugu vožnju u saveznoj državi Kolorado s potpuno autonomnim, samovozećim tegljačem. Taj je čin ujedino bio i prvi svjetski komercijalni prijevoz robe samovozećim tegljačem (Uber, 2018).

Ukupnu vrijednost investicija u autonomne sisteme te samovozeće automobile teško je procijeniti, no nedavno istraživanje Brookings instituta navodi iznos od barem 80 milijardi dolara u protekle tri godine (Deloitte, 2018). Uber je, primjerice, krajem 2017. godine investirao 1 milijardu dolara kupivši 24.000 Volvo automobila koji će poslužiti pri razvoju samovozeće tehnologije (Pollard, 2017). Veće investicije dolaze i kao posljedica promjene javnog mnijenja o sigurnosti samovozećih automobila (Deloitte, 2018). *Graf 11* prikazuje postotak potrošača u odabranim zemljama koji smatraju da potpuno autonomna vozila neće biti sigurna u prometu.

Graf 11 Potrošači koji smatraju da potpuno autonomna vozila neće biti sigurna u prometu

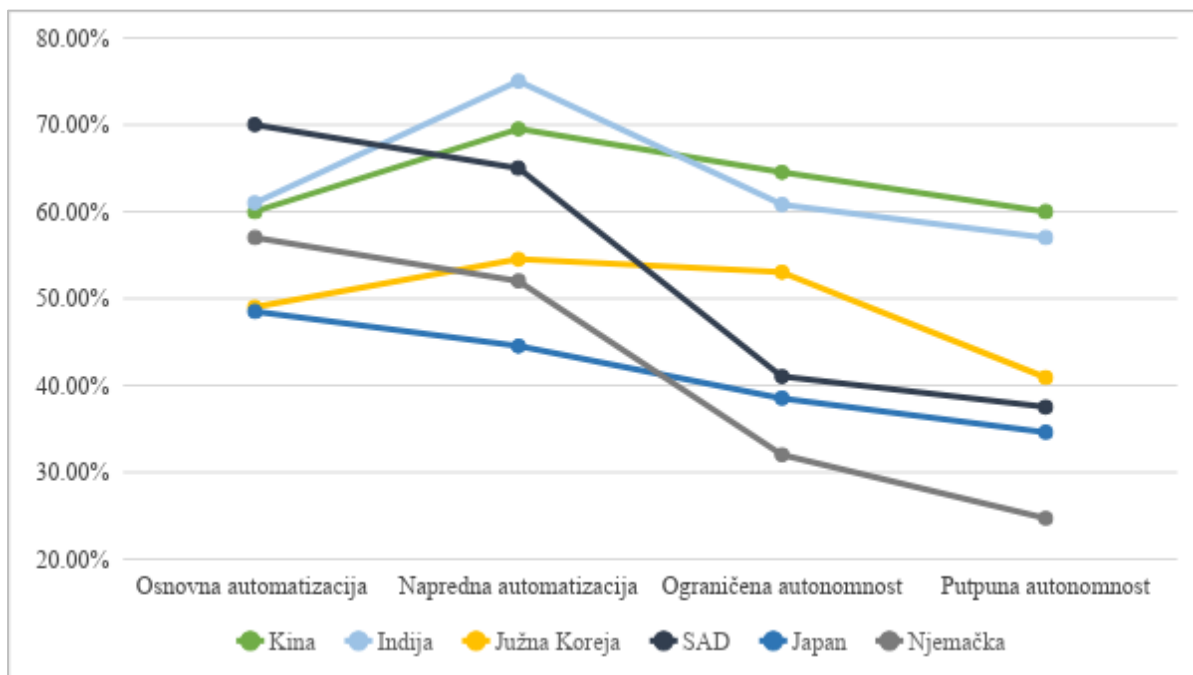


Izvor: Deloitte (2018)

Deloitteovo istraživanje pokazuje kako potrošači značajno mijenjaju svoje stajalište o potpuno autonomnim vozilima u prometu: u svim je promatranim zemljama pao postotak ispitanika koji sumnjaju u sigurnost istih na prometnicama. Iako 2018. godina predstavlja velik napredak u odnosu na prošlu godinu, u većini zemalja i dalje gotovo pola ispitanika sumnja u sigurnost autonomnih vozila u prometu. Nesigurnost i dalje prevladava u Japanu (57%), Južnoj Koreji (54%) te Belgiji (50%). Najblagonakloniji su potrošači u Meksiku (22%), Brazilu (25%) te Kini (26%) koja je zajedno s Meksikom doživjela najveći pad među ispitanicima od svih promatranih zemalja ($\Delta 36\%$). Ovaj se trend očekuje i u budućnosti kao posljedica popularizacije samovozećih automobila te pozitivnih iskustava vožnje s istima (Deloitte, 2018).

Promatrajući stavove potrošača o željenom stupnju automatizacije vozila, dolazi se do zaključka da ne postoji opći konsenzus u tom području (Deloitte, 2016). Postotci potrošača koji preferiraju različite stupnjeve automatizacije vozila prikazani su u grafu 9.

Graf 12 Potrošači koji preferiraju različite stupnjeve automatizacije vozila



Izvor: Deloitte (2016)

Stupnjevi su automatizacije podijeljeni u četiri glavne kategorije: osnovna automatizacija (u kojoj vozač ima potpunu kontrolu nad vozilom te su samo osnovne funkcije automatizirane), napredna automatizacija (u kojoj napredni susatvi prikupljaju podatke o stanju na prometnicama te mogu usporiti ili zaustaviti vozilo u slučaju opasnosti), ograničena autonomnost (u kojoj je vozilo samo u stanju voziti po većim prometnicama uz mogućnost eventualne intervencije fizičkog vozača) te potpuna autonomnost (u kojoj su vozila potpuno samostalno u stanju voziti po svim prometnicama bez ikakve potrebe za prisustvom fizičke osobe, odnosno vozača). Interesi za različite stupnjeve automatizacije variraju u promatranim zemljama. Potrošači u Kini te Indiji najzainteresiraniji su za koncept potpune autonomnosti automobila što se može pripisati velikom broju stradalih na njihovim prometnicama svake godine u nesrećama prouzrokovanim ljudskom greškom (Deloitte, 2016).

3.3. Poslovanje Ubera u Republici Hrvatskoj

Ono što je neminovno istaknuti je da digitalizacija organizacije prometa predstavlja jedan od prioriteta u strategiji Europske unije koja se odnosi na uspostavu jedinstvenog digitalnog tržišta (*Digital Single Market*) (Knezović, 2017). Upravo se od ranije navedenih servisa očekuje da budu od velike koristi prilikom ostvarivanja navedenog cilja. Obzirom da je ovaj rad usmjeren na istraživanje Ubera, valja istaknuti kako je Uber u Hrvatskoj prisutan od listopada 2015. godine te da se već u ovom kratkom razdoblju nametnuo kao jedan od ključnih igrača na tržištu taksi usluga u Republici Hrvatskoj (Strukić, 2018). Ono što je glavna karakteristika Uberovog poslovnog modela je da se radi na zahtjev koji se predaje putem aplikacije (Bjelinski Radić, 2017). Za potrebe pružanja usluga na tržištu Republike Hrvatske Uberova aplikacija morala se prilagoditi *Zakonu o fiskalizaciji* (Narodne novine, 2012) kako bi se omogućilo da se prilikom naplate vožnje odmah vrši fiskalizacija u realnom vremenu. Također kako bi se izbjeglo bilo kakve mogućnosti manipulacije, svaki Uberov partner vozač je spojen na Poreznu upravu što osigurava da isti ne može završiti vožnju bez da za nju izda račun (Strukić, 2018).

Dvije ključne zamjerke koje kritičari navode prilikom analize poslovnog modela Ubera su (Medak, 2017):

- **Automatizacija koja omogućuje izbjegavanje troška i tereta radnika.** Odnosno navedeno podrazumijeva da Uberovi vozači imaju status vanjskih podugovaratelja, a ne zaposlenika.
- **Usluga posredovanja između vozača i putnika omogućava obavljanje taksi prijevoza bez potrebe posjedovanja licenci potrebnih za pružanje taksi usluga.**

Uberov poslovni model otvorio je brojna pitanja u različitim pravnim područjima, a ona najvažnija su prometno i porezno pravo. Upitno je predstavlja li Uber neloyalnu konkurenciju vozačima taksija koji plaćaju sve potrebne licence, kao i nedoumice glede zaštite osobnih podataka i privatnosti klijenata koji koriste Uberove usluge (Bjelinski Radić, 2017). Bjelinski Radić (2017) ističe da je glavni problem u vezi poslovnog modela Ubera upravo upitna ispravnost klasifikacije Uberovih vozača. Mišljenje iste je da je potrebno razmotriti sljedeće činjenice kako bi se utvrdilo jesu li vozači Ubera:

1. Radnici kojima treba osigurati radnopravnu zaštitu;
2. Samozaposlene osobe koje ostaju izvan dosega radnog zakonodavstva ili
3. Je to zapravo novi oblik rada.

Osnovni nedostaci ovakvog modela poslovanja proizlaze iz činjenice da se u pravilu radi o nesigurnom načinu rada u kojem se velik broj rizika prebacuje upravo na radnike odnosno u pravilu radnici zaposleni na ovaj način imaju status samozaposlene osobe. Dok se na rad samozaposlene osobe primjenjuju odredbe građanskog i trgovačkog prava, na ugovorne odnose nesamostalnog rada primjenjuju se odredbe radnog prava (Bjelinski Radić, 2017).

Bjelinski Radić (2017: 899) u svom radu u kojem analizira nove oblike rada kao suvremeni izazov za radno pravo i to na primjeru Ubera zaključuje kako su u ugovornom odnosu između Ubera i vozača prisutni bitni elementi radnog odnosa, prije svega naglašavajući pritom zastupljenost elemenata dobrovoljnosti, naplatnosti, obveze osobnog obavljanja rada kao i postojanje određenih mehanizama koji se koriste za vršenje nadzora nad vozačima. S time da je velik dio nadzora nad radnicima, kroz sustav ocjenjivanja vozača, delegiran na krajnje korisnike Uberovih usluga.

Posljednjih godina i u Hrvatskoj u velikoj mjeri raste važnost ekonomije dijeljenja, prije svega tu se izdvajaju Uber, Airbnb i BlaBlaCar. Njihov ulazak očekivano, kao i u ostalim zemljama članicama Europske unije, nije naišao na bezrezervnu podršku. Javnost je podijeljena, dok većina smatra to izuzetno pozitivnim iskorakom nekolicina se osjeća ugroženo polazeći od toga da se radi o nelojalnoj konkurenciji (Dumančić i Križanić, 2017: 172). Tako su se u Hrvatskoj, predvođeni taksistima, u najvećoj mjeri pobunili protiv Ubera. Prije svega nezadovoljni činjenicom da su Uberovi vozači zbog trenutne regulative oslobođeni plaćanja poreza te nisu dužni plaćati licence (Škrlec, 2015). Na pritiske taksista ministrica gospodarstva odgovorila je iznošenjem stava kako je Uber globalna usluga čiji je rad u Hrvatskoj usklađen člankom 2 točke 2 *Zakona o elektroničkoj trgovini* (Narodne novine, 30/14) koja regulira obavljanje djelatnosti informacijskog društva (Ivezić, 2017). S druge strane ministar prometa smatra da Uber posluje nelegalno na području cijele Hrvatske obzirom da njegovi vozači ne posjeduju dozvole za obavljanje auto-taksi prijevoza te polazi od toga da je djelatnost koju pružaju regulirana Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (Vecernji.hr, 2016.). Upravo navedeno je, također i uz pritiske taksista, potaknulo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture da krene u izradu novog prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u kojem bi se trebale donijeti izmjena kako bi se uredilo poslovanje Ubera i taksija (Sućec, 2017).

Novi Zakon koji je usvojen 27. travnja 2018. godine poslovanje Ubera izjednačio je s poslovanjem taksista obzirom da se prema istom za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika

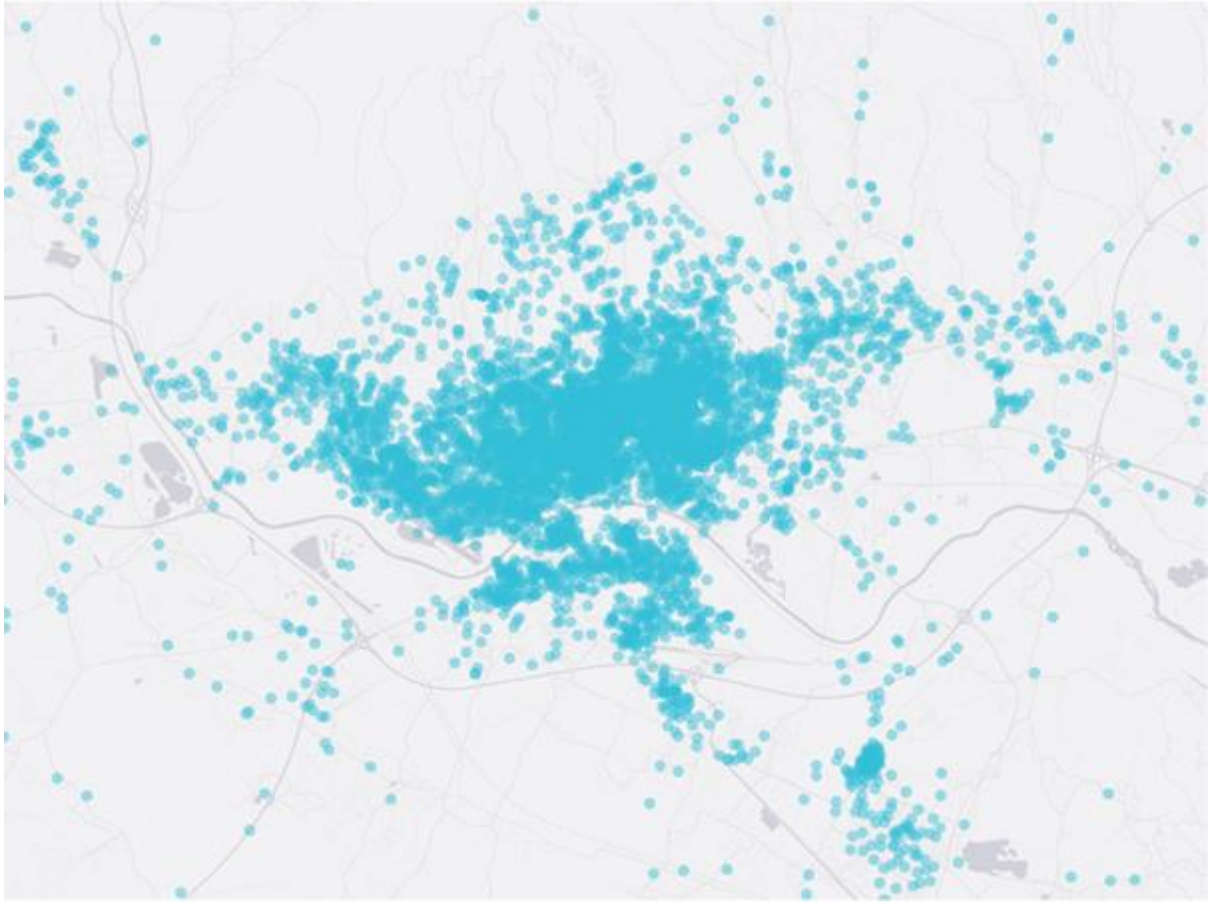
treba posjedovati '**licencija za obavljanje autotaksi prijevoza**'. No s druge strane su i postojeći modeli plaćanja prošireni s mobilnom aplikacijom. Upravo navedeno reflektira da se time nastojao regulirati način poslovanja Ubera te uspostaviti jednaka pravila za sve. Također, novim Zakonom usvojen je znatno jednostavniji način dobivanja licence te znatno niža cijena što bi svakako trebalo rezultirati velikim brojem novih vozača. Bitan iskorak potpunoj liberalizaciji tržišta taksi usluga svakako predstavlja činjenica da jedinice lokalne samouprave više neće moći ograničavati broj prijevozničkih licenci odnosno licencu za obavljanja autotaksi prijevoza moći će dobiti svatko tko ispunjava sljedeće uvjete (Vrbanus, 2018):

- Ima 21 godinu.
- Dobar ugled (to podrazumijeva da osoba prethodno nije bila pravomoćno kažnjavana te da u posljednje 2 godine nije platila više od 25 000 prekršajnih kazni).
- Položi teorijski ispit.

Uberov ulazak na hrvatsko tržište je već u prva dva tjedna poslovanja omogućio Zagrebu da postane jedan od najbrže rastućih gradova u Europi prije svega zahvaljujući dotad nezabilježenoj razini potražnje za prijevozom u cijelom gradu. Tako je u periodu od 22.10.2015. do 04.11.2015. ostvareno sljedeće (Loic, 2015):

1. 50 tisuća otvaranja Uber aplikacije u kojima je uključeno 13 000 otvaranja prije nego što je pokrenut Uber Zagreb.
2. Registrirano novih 8000 korisnika.
3. Prosječna ocjena vozača bila je 4.8 što je među višim razinama u regiji.

Slika 8 Prikaz osoba koji su htjeli koristiti Uber od 22.10.2015. – 04.11.2015.



Izvor: <https://www.uber.com/hr/newsroom/uber-zagreb-rezultati-nakon-prva-dva-tjedna-hvalazagreb/>

Uber nedvojbeno na hrvatskom tržištu ostvaruje vrlo pozitivne učinke na gospodarstvo. Tomu u prilog ide i činjenica da je u 2017. godini 115 000 inozemnih turista prilikom svog boravka u gradovima u Dalmaciji (Dubrovnik, Novalja, Split, Šibenik i Zadar) koristilo usluge Ubera. S time da je čak 91% njih i inače korisnik Uberovih usluga u svojim državama (Večernji.hr, 2017b). Bitno je spomenuti da će se sigurno ta brojka znatno povećati u 2018. godini obzirom da je Uber od 17. kolovoza 2017. godine počeo poslovanje i u Rijeci (Večernji.hr, 2017a).

Slika 9 UberBoat u Splitu



Izvor: <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/uber-gradanima-ponudio-prijevoz-brodom-do-aerodroma-ministar-butkovic-uber-je-nezakonit-18-vozila-je-iskljuceno-iz-prometa-pripremamo-novi-zakon/6411977/>

Uber je na hrvatskom tržištu u 2017. godini napravio značajan iskorak kada je od 26. lipnja omogućio usluge naručivanja prijevoza morem putem aplikacije UberBoat. Pružatelji usluga u UberBoatu su licencirane kompanije za povremeni pomorski prijevoz čiji kapetani imaju važeće dozvole za komercijalni prijevoz, a za ovu uslugu Uber ističe da će biti dostupna samo za vrijeme ljetnih mjeseci. Navedenom aplikacijom korisnici mogu naručiti gliser u Splitu, što je vidljivo u *slici 9*, Hvaru i Dubrovniku u samo nekoliko koraka, a dostupna je u dvije opcije (Kolić, 2017):

1. Transfer od kopna do otoka ili obratno i to kao poludnevna ili cjelodnevna avantura
2. Najam glisera za poludnevnu ili cjelodnevnu avanturu. Ovom uslugom se omogućuje krajnjem korisniku da sam određuje plan putovanja, ali je bitno da plovidba završi na mjestu ukrcaja i to isti dan kad je bio ukrcaj.

Cijene usluge UberBoat prikazane su u *tablici 8*. Kao što se može uočiti i u tablici konačna cijena avanture ovisi o prijađenim miljama te vremenskom trajanju

Tablica 8 Cijene usluga UberBoat u Hrvatskoj

	TRANSFER	AVANTURA			
	A do B transfer od Hvara do Splita od Splita do Hvara	Start	Cijena po kilometru (po nautičkoj milji)	Cijena po minuti	Minimalna cijena i naknada za otkazivanje
Uber Boat (najviše do 8 korisnika)	2600.00	330.00	29.00 (33.00)	2.60	330.00
Uber Boat XL (najviše do 12 korisnika)	3300.00	660.00	36.00 (66.00)	3.30	660.00

Izvor: izrada autora prema podacima s <http://www.index.hr/vijesti/clanak/svjetska-premijera-u-hrvatskoj-uberboat-od-26-lipnja-na-jadranu-pogledajte-cijene/976324.aspx>

Uber je prepoznao i potrebu da se u većoj mjeri uključi u Advent u Zagrebu te je tako za vrijeme trajanja Adventa u 2017. godini nudio uslugu vožnje električnom rikšom (*slika 10*) kroz centar grada (poslovni.hr, 2017). Uzevši u obzir da je Zagreb u prosincu 2017. godine treću godinu zaredom proglašen najboljom destinacijom za božićne blagdane u Europi, Uberov potez svakako je opravdan.

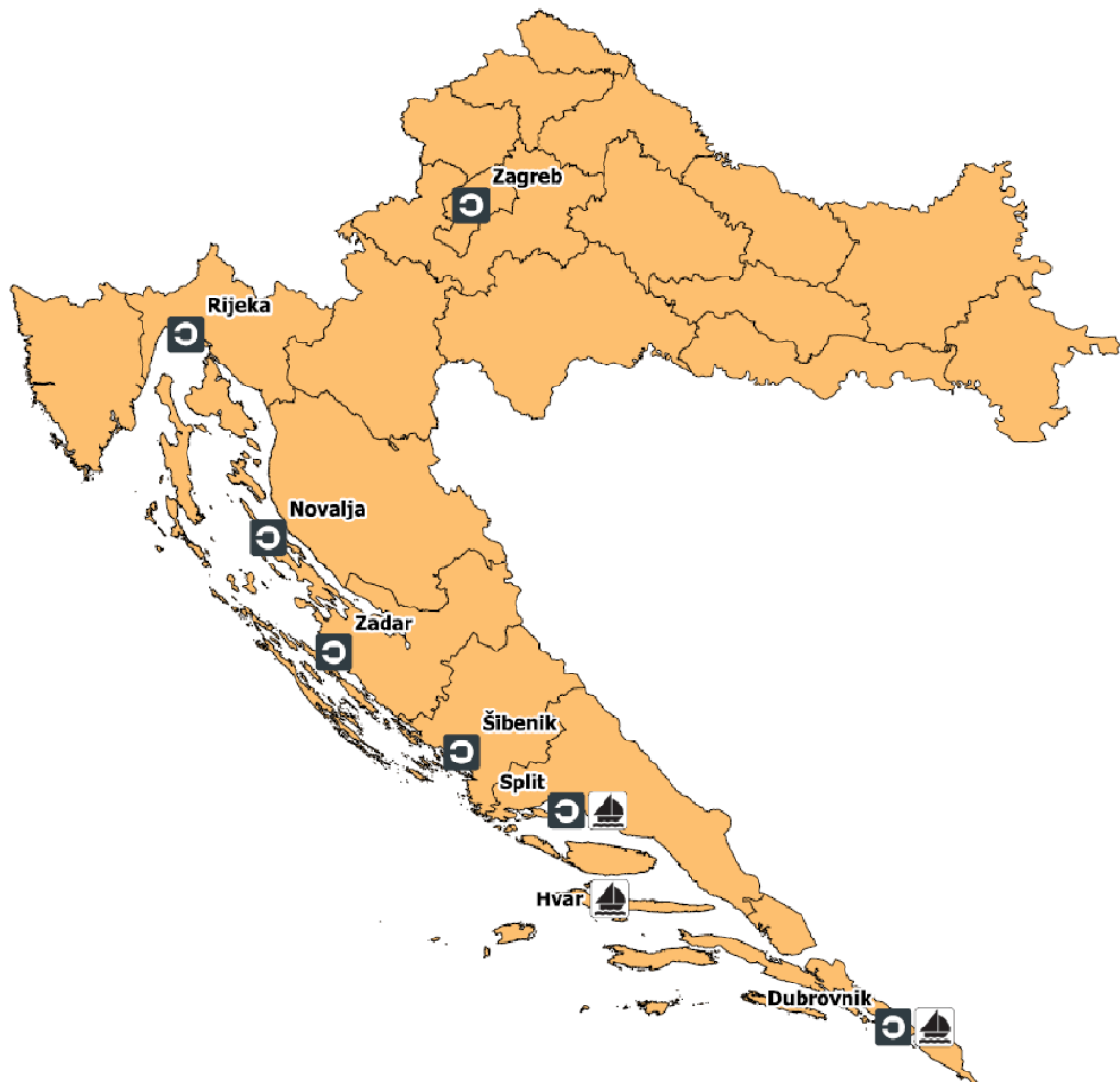
Slika 10 Uberova električna rikša u Zagrebu



Izvor: <http://www.poslovni.hr/after5/uber-uveo-novu-uslugu-za-posjetitelje-zagrebackog-adventa-335103/multimedia/p0>

Na slici 11 prikazani su svi gradovi u kojima se nude usluge Ubera i UberBoata. Može se vidjeti da je Uber prisutan u Zagrebu, Rijeci, Novalji, Zadru i Šibeniku. Korisnici usluga imaju priliku koristiti i Uber i UberBoat u Splitu i Dubrovniku, a Hvar je zastupljen samo s UberBoat uslugom.

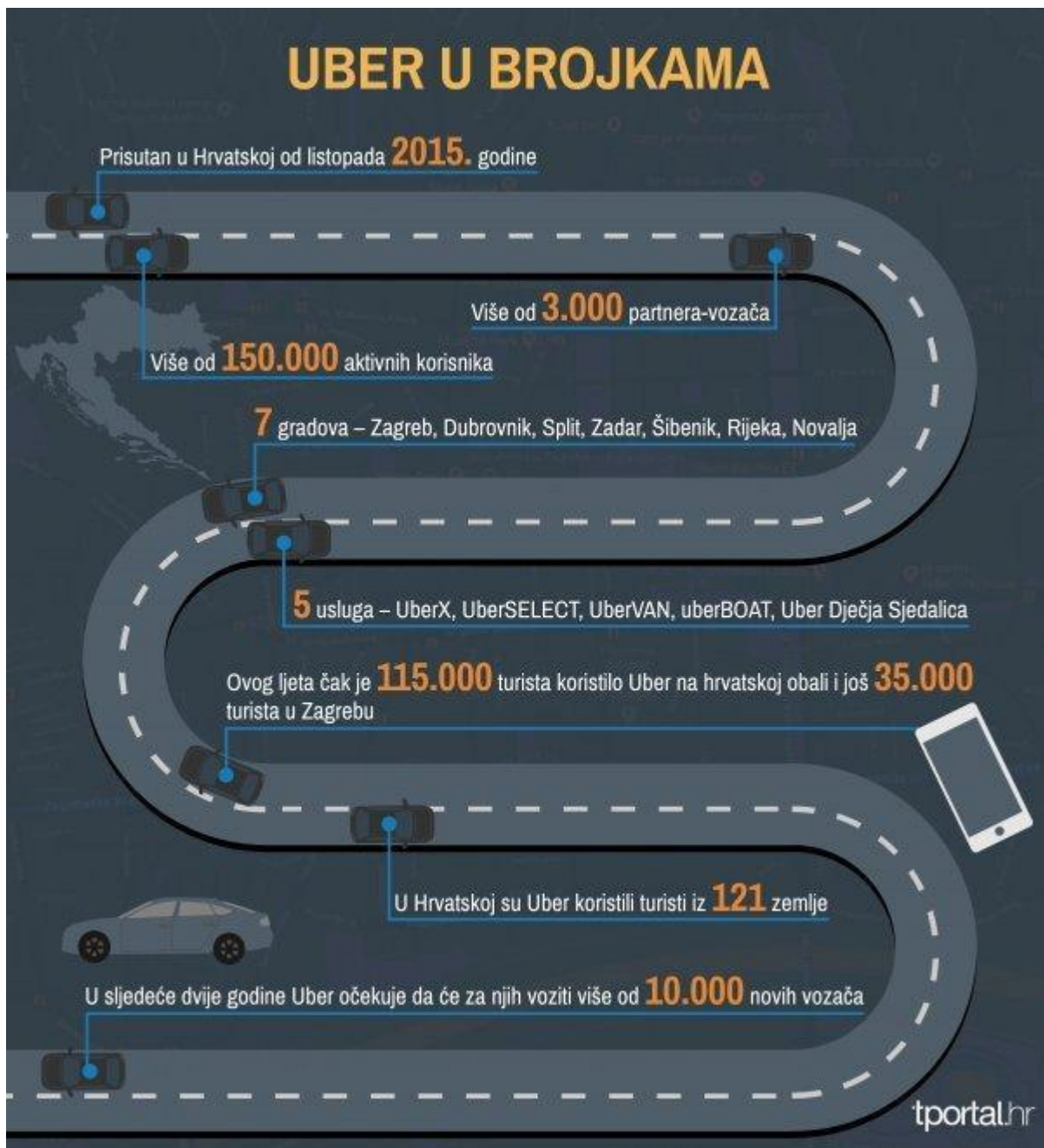
Slika 11 Prisutnost Uber i UberBOAT u Republici Hrvatskoj



Izvor: autorova izrada za potrebe rada na temelju prikupljenih podataka

Razvoj Ubera u Hrvatskoj može se vidjeti na *slici 12*. Na hrvatsko je tržište Uber stigao 2015. godine, a sada već ima više od 3.000 partner-vozača i 150.000 aktivnih korisnika. Prisutnost Ubera u 7 gradova s 5 usluga dovela je do čak 115.000 turista koji su za vrijeme boravka u Hrvatskoj koristili Uber ili UberBoat. Turisti koji su u Hrvatskoj koristili Uber dolaze iz 121 zemlje, a Uber očekuje čak 10.000 novih vozača.

Slika 12 Najvažniji pokazatelji veličine Ubera u Hrvatskoj



Izvor: <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/ove-brojke-najbolje-docaravaju-koliko-je-uber-postao-mocan-u-hrvatskoj-foto-20180125>

Istraživanje koje je provedeno u Hrvatskoj u 2016. godini imalo je za cilj utvrditi profil korisnika Ubera kao i glavne razloge korištenja usluga istog. Unatoč tome što je velik udio ispitanika (55%) naveo da posjeduje vlastito vozilo, čak 77% ispitanika je naveo da se koristi uslugama Ubera. Ispitanici preferiraju korištenje Ubera ponajprije zbog brzog i jednostavnijeg načina kretanja kroz grad (81%) te jednostavnosti plaćanja (74%). Rezultati istraživanja koje je provela Promocija Plus na uzorku od 1000 ispitanika u pet hrvatskih gradova (Zagreb, Split, Zadar, Šibenik i Dubrovnik) su pokazali kako je ulazak Ubera u velikoj mjeri utjecao na promjenu ponašanja korisnika usluga prijevoza. Tako je čak njih 40% naveo da se prije korištenja Ubera nisu koristili uslugama standardnih taksi prijevoznika. Većina ispitanika (85%) smatra ulazak Ubera pozitivnim za daljnji razvoj hrvatskog turizma pri tome naglašavajući nisku cijenu te iznimno visoku raspoloživost i dostupnost (Večernji.hr, 2017).

Tablica 9 Najtraženije lokacije u tri najveća hrvatska grada

GRAD	TOP 3 LOKACIJE
Rijeka	Autobusni kolodvor Tower centar centar grada
Split	Mall of Split City Center One Trgovački centar Joker
Zagreb	autobusni kolodvor aerodrom željeznički kolodvor

Izvor izrada autora prema podacima s <https://www.bug.hr/trendovi/uber-otkrivanja-najpopularnije-destinacije-u-hrvatskim-gradovima-3563>

S druge strane kada je riječ o rezultatima istraživanja u kojem su ispitanici bili Uberovi vozači, bitno je istaknuti da je gotovo trećina vozača (31%) zaposlena na neodređeno vrijeme te da s Uberom surađuju u slobodno vrijeme ponajprije kako bi si osigurali dodatan izvor prihoda. Kao najveće prednosti rada u Uberu su istaknuli samozapošljavanje te fleksibilno radno vrijeme (Kolić, 2016). 85% Uberovih vozača partnera ostaje raditi u gradu u kojem je započelo raditi preko Uber platforme, a bitno je i spomenuti da je 20% Uberovih vozača prije rada za Uber razmišljalo o napuštanju Hrvatske (Večernji.hr, 2018). Početkom 2018. godine za Uber je već radilo preko tri tisuće partner vozača, a procjena je da će za dvije godine taj broj narasti na 10 000. Koliko se je Uber brzo proširio na hrvatskom tržištu najbolje reflektira podatak da je već početkom 2018. godine 150 000 hrvatskih građana aktivno koristilo aplikaciju Ubera, od čega čak njih 40% ističem kako koriste usluge Ubera i nekoliko puta tjedno (Tportal, 2018).

4. PREGLED POSTOJEĆIH ISTRAŽIVANJA

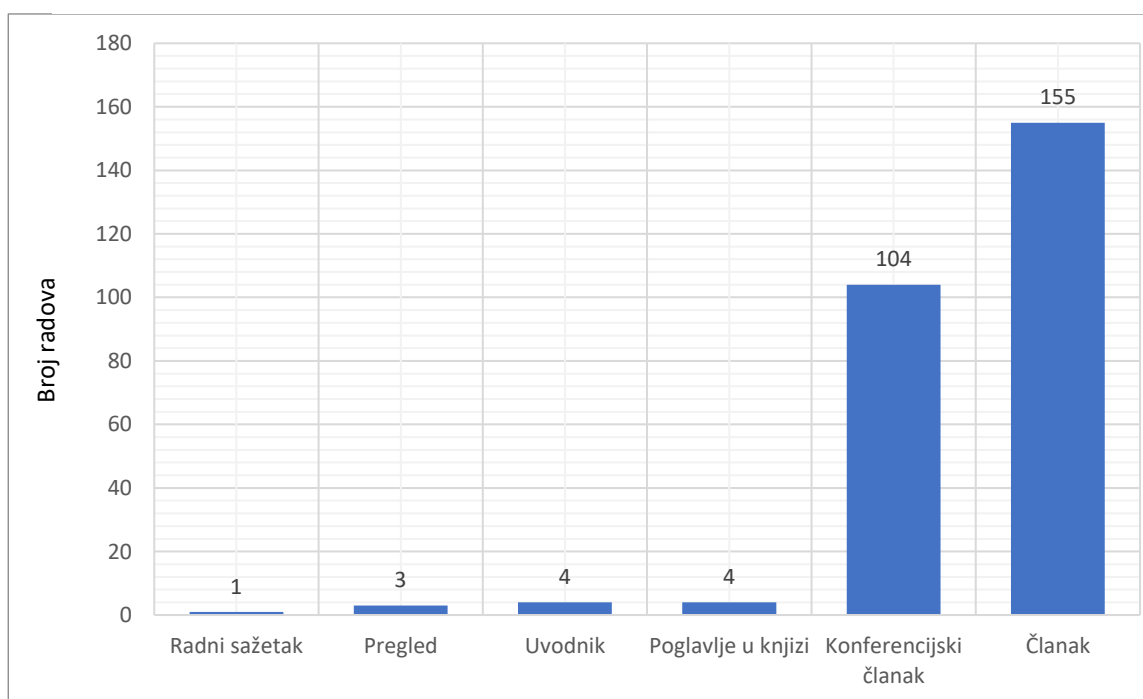
4.1. Bibliometrijska analiza

Svrha i cilj bibliometrijske analize jest da se na osnovi dostupnih bibliometrijskih pokazatelja dobije uvid u razvoj istraživanja u području ekonomije dijeljenja, s ciljem opisa razvoja područja kao i generiranja ideja za provođenje primarnog istraživanja. Podatci iz baze Web of Science Core Collection ekstrahirani su složenim upitom koristeći kriterij TOPIC (TS) koji obuhvaća pretraživanje prema naslovu, sažetku i ključnim riječima (autorovim i dodijeljenim ključnim riječima). Korištena sintaksa oblika je:

TS=("collaborative consumption" OR "sharing economy" OR "transportation network") AND TS=(UBER OR taxi OR car OR "ride sharing" OR cab*).*

Rezultati upita se odnose na sve kolekcije u institucionalnoj pretplati Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu: Indexes=SCI-EXPANDED, SSCI, A&HCI, CPCI-S, CPCI-SSH, BKCI-S, BKCI-SSH, ESCI, CCR-EXPANDED. Vremensko razdoblje nije limitirano kako bi se proučio trend u objavljivanju i zastupljenosti područja istraživanja. Podaci su eksportirani u travnju 2018. godine. Pretraga je generirala ukupno 258 radova, nad čijim meta podacima je provedena bibliometrijska analiza. *Graf 13* prikazuje vrste radova u promatranom data setu

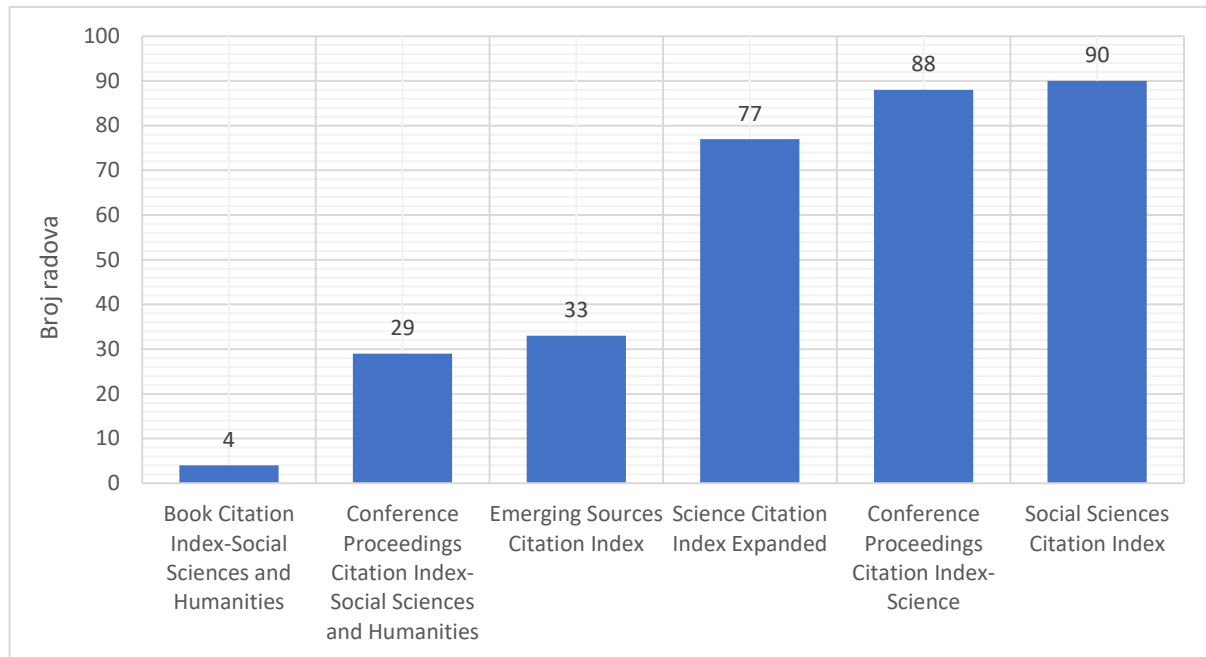
Graf 13 Vrste radova u promatranom data setu



Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Najveći broj radova su članci u znanstvenim časopisima, njih 155; potom su u izrazito velikoj mjeri zastupljeni konferencijski članci (104), a najmanje su zastupljena poglavlja u knjigama (4), pregledi (3), radni sažetci (1) i uvodnici (4). Jednom radu može biti dodijeljeno više kategorija, odnosno isti radovi imaju više klasifikacija (primjerice, članak i poglavlje u knjizi), čime se opravdava ukupna brojka od 271 u promatranom data setu.

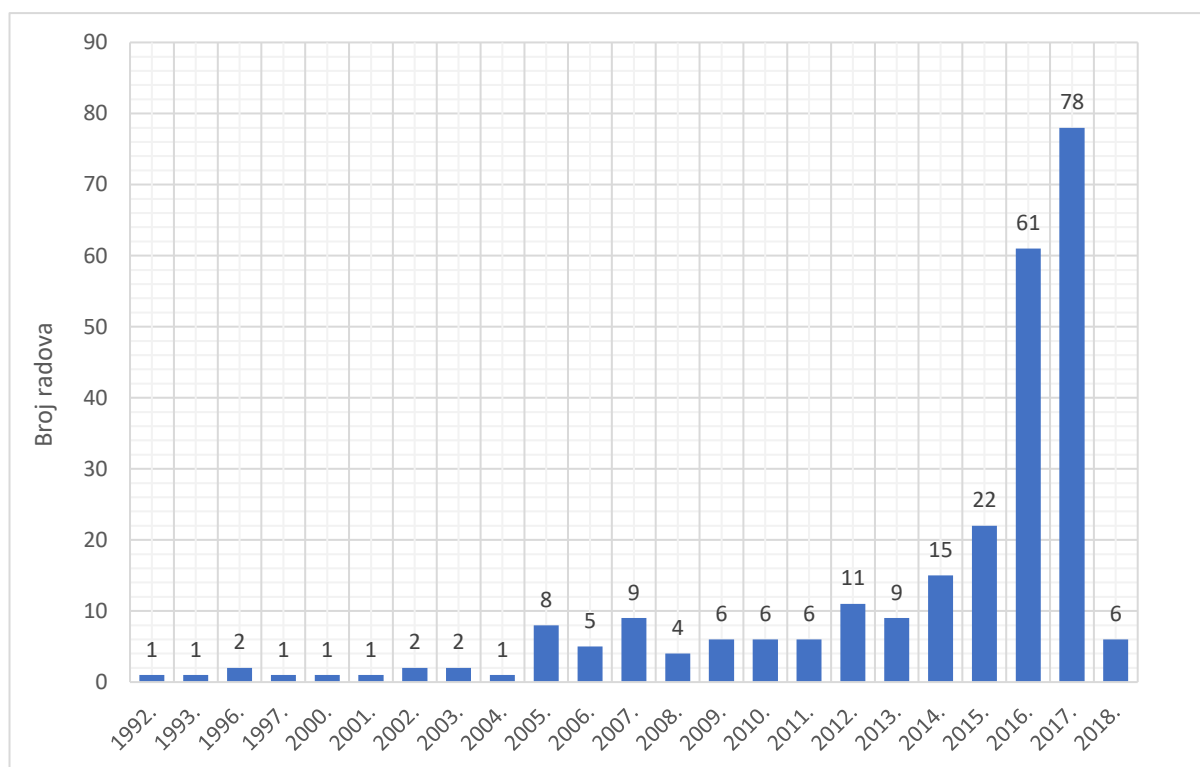
Graf 14 Citatni indeksi (kolekcije u bazi WoS CC)



Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Kao što se može vidjeti u grafu 14, podjednak broj radova prisutan je u citatnim indeksima SSCI (90 radova) i CPCISS (88 radova), što je očekivano s obzirom na područje istraživanja, dok je s druge strane neočekivana neznatno manja zastupljenost u SSCI, gdje se nalaze radovi koja obuhvaćaju područja znanosti koja nisu društvene znanosti.

Graf 15 Broj objavljenih radova po godinama



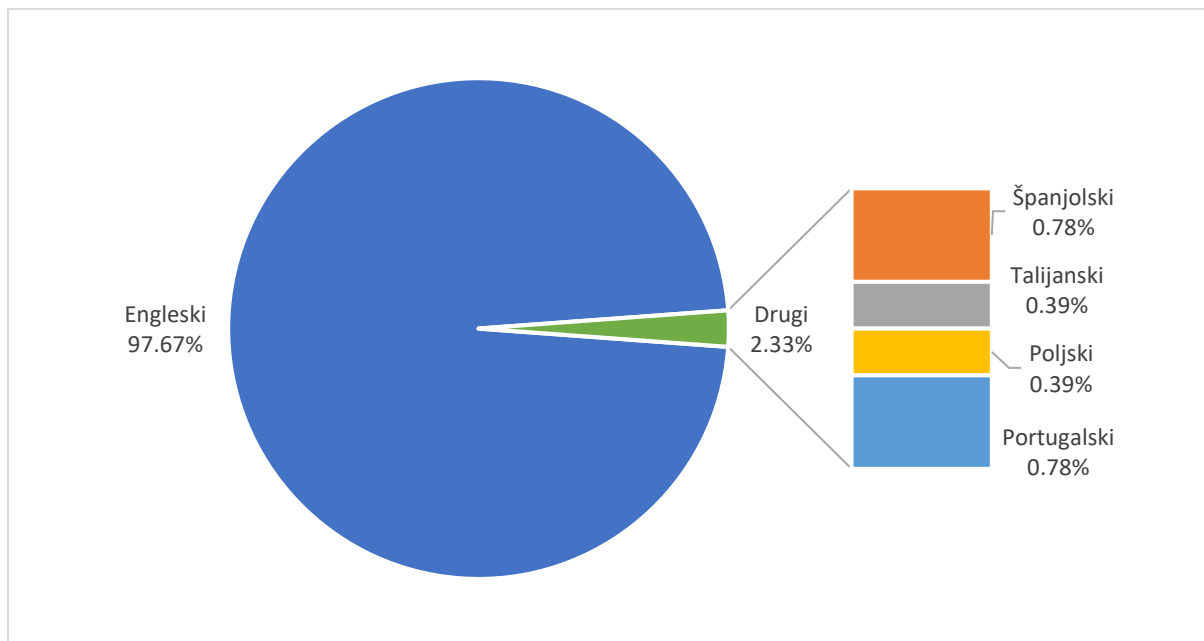
Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Analizom broja objavljenih radova prema godinama prikazanim u *grafu 15* dolazi se do zaključka da je prvi rad objavljen u području 1992. godine, i to je rad pod nazivom “LGG System for Emergency Response Applications”, objavljen u časopisu *Journal of Surveying Engineering*, u čijem istraživačkom fokusu su transportne mreže (transportation networks). Suprijevoz se kao pojam po prvi puta spominje 2002. godine u radu “The intelligent travel assistant”. Ujednačenost u broju radova na godišnjoj razini se bilježi sve do 2005. godine, gdje broj radova na temu ekonomije dijeljenja raste na 8 zbog znanstveno-istraživačkog fokusa na transport i transportne mreže.

Između 2005. i 2013. godine u prosjeku je na godišnjoj razini objavljeno po 7 radova, ponajviše iz područja transporta, građevinarstva i inženjerstva. Do povećanja u broju radova na temu dolazi 2014. godine gdje se sa 15 radova bilježi eksponencijalni rast na 22 rada 2015. godine, 61 rad 2016. godine, te čak 78 radova na godišnjoj razini u 2017. godini.

Pojam ekonomija dijeljenja pojavljuje se prvi puta 2014. godine u radu “A safer way to share a care based on SNS to increase Use Efficiency of released vehicles”, da bi se iste godine istraživala ekonomija dijeljenja na primjeru Ubera u radu “Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy”. Nadalje, do značajnijeg porasta u broju objavljenih radova dolazi i 2016. godine, kada se ekonomija dijeljenja počinje izučavati iz perspektive društvenih znanosti te se provode istraživanja kojima se istražuju čimbenici koji utječu na zadovoljstvo korisnika i njihove namjere da usvoje mobilne usluge, zadovoljstvo pružatelja usluga sa ekonomijom dijeljenja, analizira korisnička podrška Ubera putem društvenih medija. 2017. godine zamjetan je značajan rast u broju istraživanja u fokusu kojih je suprijevoz i prijevoz na zahtjev.

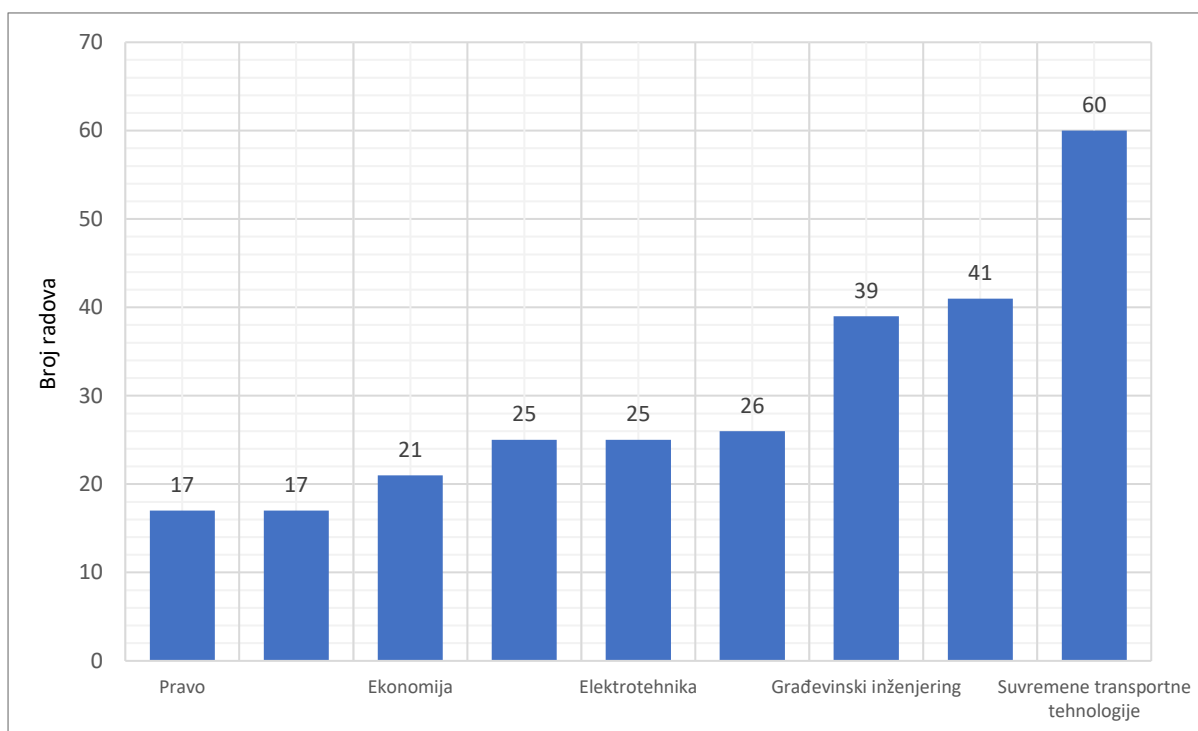
Graf 16 Jezik originala rada



Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Jezik na kojem su znanstveni radovi pisani prikazan u *grafu 16* vrlo je važan faktor koji upućuje na otvorenost znanstvene zajednice ne samo u svome užem okruženju nego i na međunarodnoj razini. Radovi na temu objavljuvani su na engleskom, španjolskom, portugalskom, poljskom te talijanskom jeziku. Očekivano, najzastupljeniji bili su radovi na engleskom jeziku, njih 252 ili 97,67%. Slijede radovi pisani španjolskim i portugalskim sa zastupljenošću od 1,55% te po jedan rad na talijanskom i poljskom jeziku.

Graf 17 Klasifikacija radova s obzirom na WoS kategoriju koja se odnosi na časopis u kojem je rad objavljen

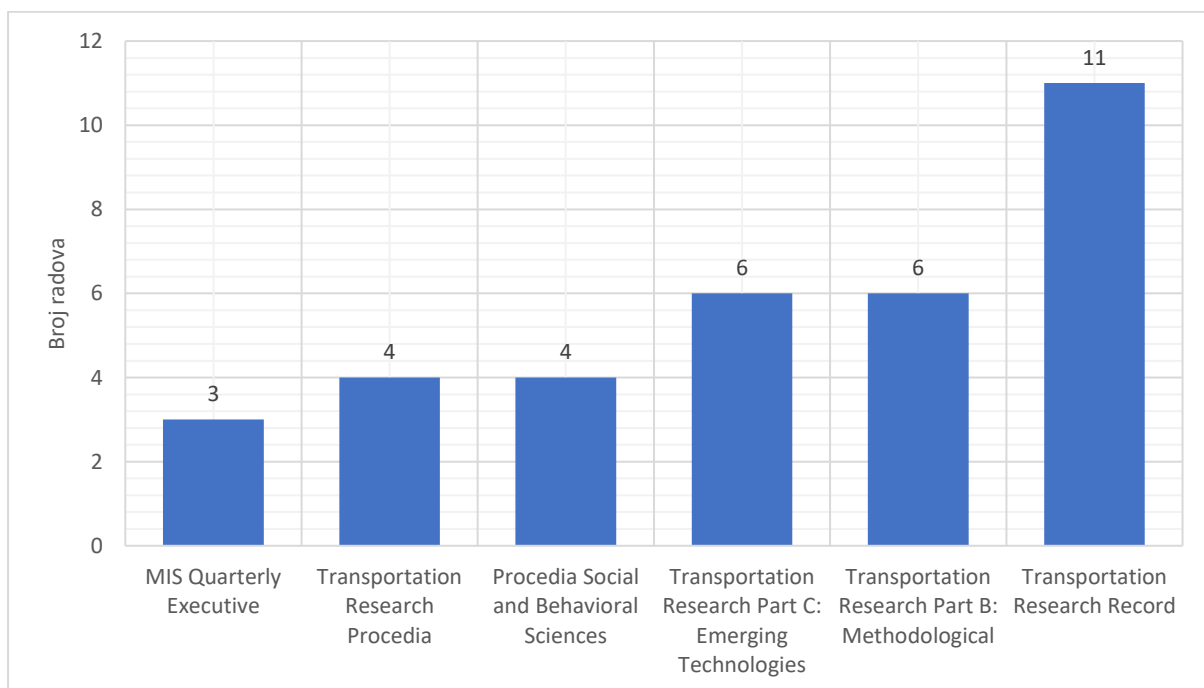


Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Znanstvene discipline časopisa koji najviše objavljuju radove iz predmetne teme, prikazane u grafu 17, su u području suvremenih transportnih tehnologija (transportation science technology), n=60; transporta (transportation), n=41; građevinskog inženjeringa (engineering civil), n=39; informacijskih sustava računalnih znanosti (computer science information systems), n=26; elektrotehnika (engineering electrical electronic), n=25; menadžmenta (management), n=25; ekonomije (economics), n=21, poslovanja (business), n=17 i prava (law), n=17. Ostale predmetne kategorije su zastupljene u manjoj mjeri, što je vidljivo iz Priloga 1.

Prilog 2. sadrži popis 100 najzastupljenijih publikacija radova na promatranu temu. Svi važni radovi za ovo istraživačko područje su u području transporta. *Grafom 18* prikazan je broj radova prema temi. Najveći broj znanstvenih radova na promatranu temu objavljen je u časopisu *Transportation Research Record* (11 članaka), potom slijede *Transportation Research Part B: Methodological* (6 članaka), *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* (6 članaka), *Procedia Social and Behavioral Sciences* (4 članka) te *Transportation Research Procedia* (4 članka). U fokusu radova objavljenih u časopisu *Transportation Research Record* je modeliranje transportne mreže. Radovi objavljeni u časopisu *Transportation Research Part B: Methodological* većinom izučavaju mjerenje pouzdanosti transportnih mreža koristeći različite analize. S druge strane radovi koji su objavljeni u časopisu *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* proučavaju optimizaciju i modele za suprijevozništvo. Dok su u *MIS Quarterly Executive* objavljeni radovi na temu ekonomije suradnje, s fokusom na društvene znanosti.

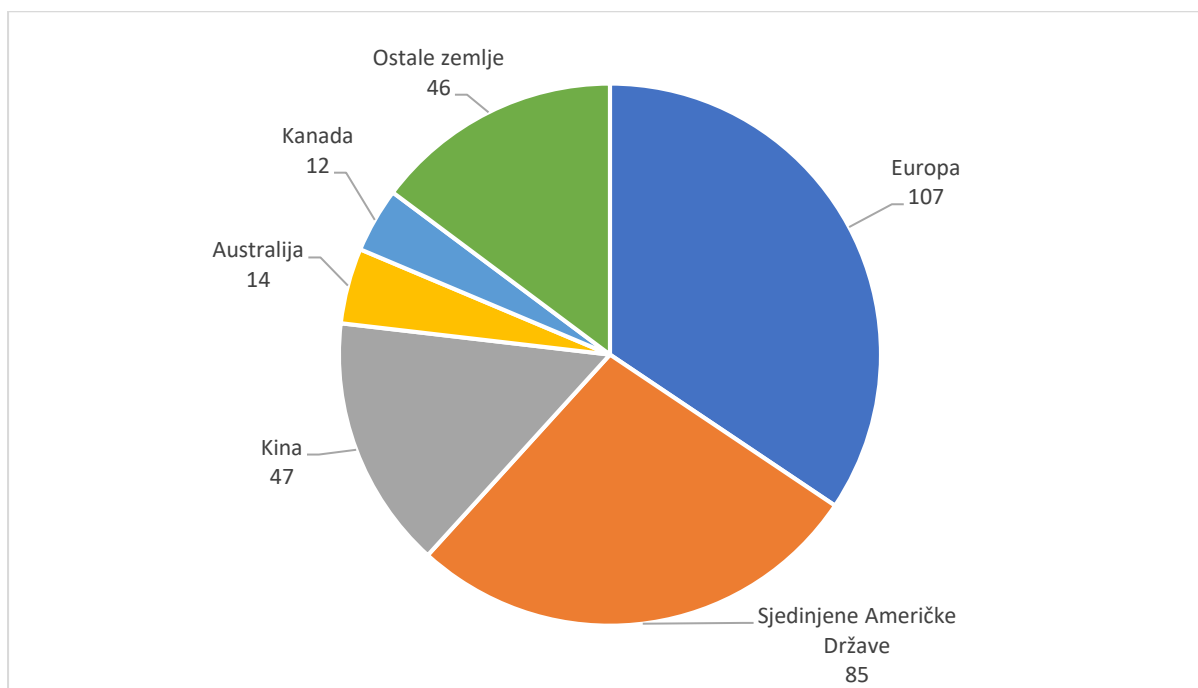
Graf 18 Nazivi časopisa u kojima je objavljen najveći broj radova na promatranu temu



Izvor: *Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine*

Što se tiče zemalja institucija kojima pripadaju autori članaka, prikazanima u grafu 19, na prvom mjestu su Sjedinjene Američke Države s ukupno 85 članaka, potom slijedi Kina sa 47 članaka, Australija je zastupljena sa 14 članak te Kanada sa 12 članaka. U Europi ukupno je objavljeno 107 članaka s najvećim brojem članaka u Njemačkoj, Engleskoj i Italiji. Od ostalih zemalja po najmanjem brojem radova ističu se: Čile, Cipar, Indonezija, Saudijska Arabija, Malezija, Škotska, Slovenija i Turska. U *prilogu 3* nalazi se popis zemalja institucija kojima pripadaju autori članaka.

Graf 19 . Zemlje institucija kojima pripadaju autori članaka

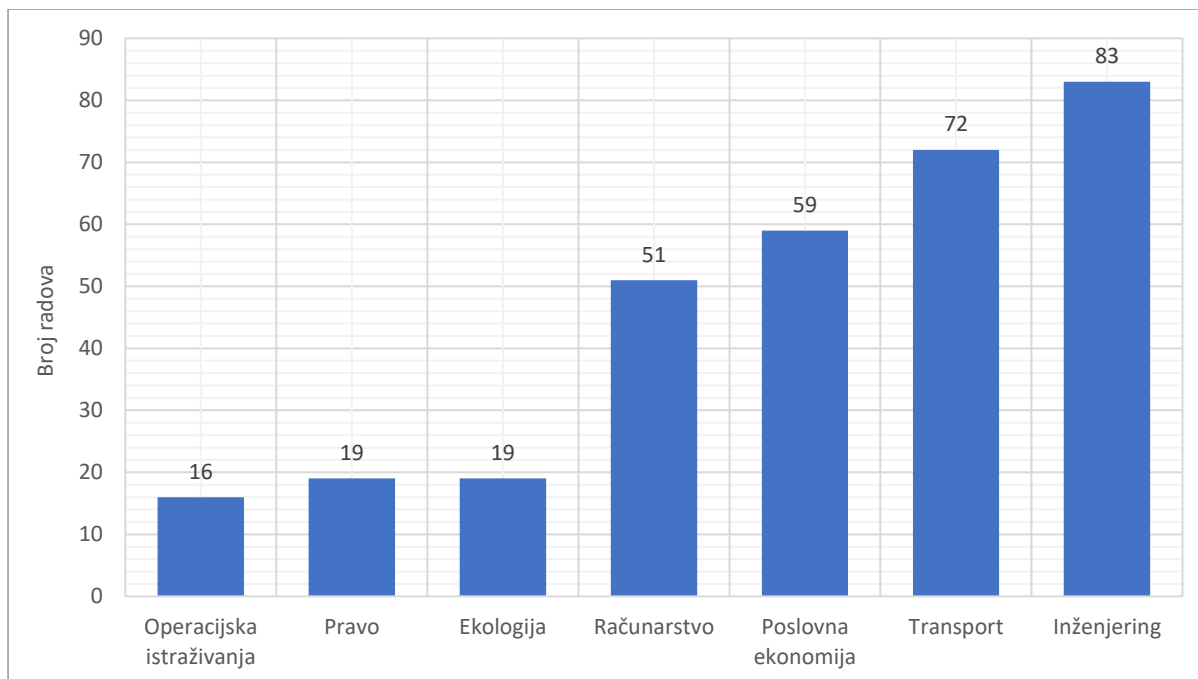


Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Područje istraživanja predstavlja znanstvenu disciplinu kojoj pripada rad i koja je dublje razrađena nego znanstvena kategorija koja se dodjeljuje časopisima (WoS kategorije). Temeljem bibliometrijske analize utvrđeno je da su najzastupljenija područja istraživanja inženjering (engineering), n=83 članaka; transport (transportation), n=72 članaka; poslovna ekonomija (business economics), n=59 članaka; računalna znanost (computer science), n=51 članak; znanost o okolišu (environmental sciences ecology); n=19 članaka; pravo (government law); n=19 članaka i operacijska istraživanja (operations research management science); n=16 članaka, dok su preostala područja istraživanja u manjoj mjeri zastupljena. U *prilogu 4* nalazi

se popis područja istraživanja kojem pripada rad. Broj radova prema poručju istraživanja prikazan je u *grafu 20*.

Graf 20 Područje istraživanja kojem pripada rad



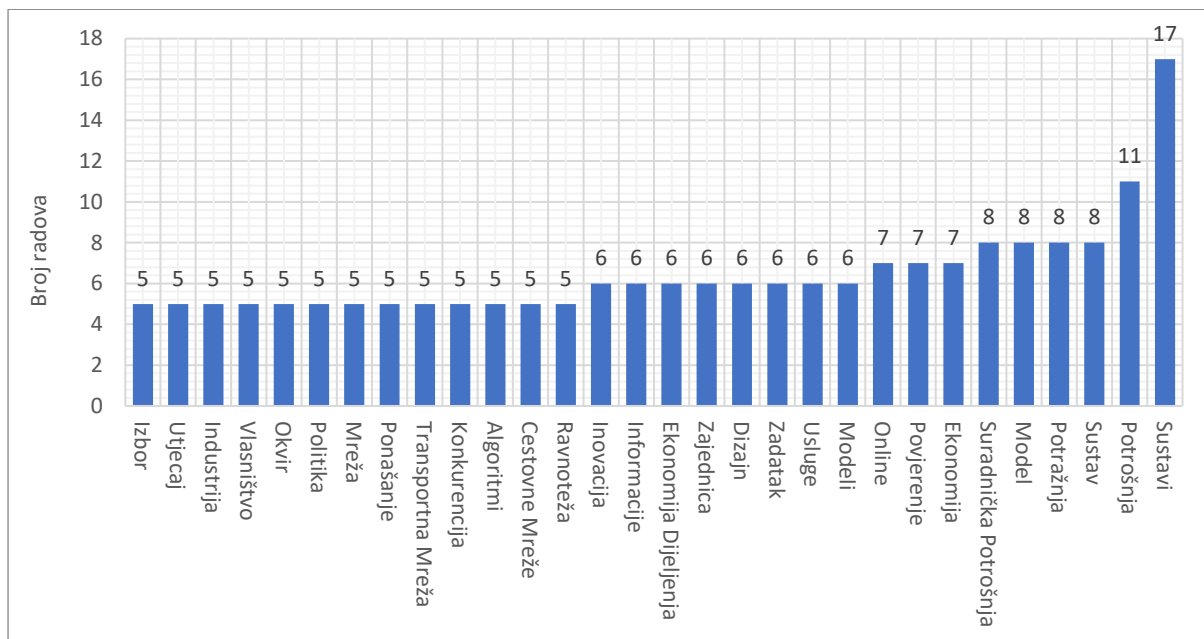
Izvor: Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine

Najproduktivniji autori u istraživačkom području su: Meng (4 članka), Shao (4 članka) i Zhang (4 članka). Meng, Shao i Zhang dio su istog istraživačkog tima, a najviše se bave modeliranjem transportnih mreža. Henkel je objavio čak dva istraživačka rada u području društvenih znanosti. U *prilogu 5* nalazi se popis najproduktivnijih autora.

Najveći broj citata ukupno 230 ima članak "A comprehensive analysis of built environment characteristics on household residential choice and auto ownership levels" potom sa 75 citata slijedi članak authora Chung i Shalaby (2005) sa 67 citata slijedi članak „A GPS/GIS method for travel mode detection in New York City“ te članak „Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy“ sa 64 citata. Članak autora Moehlmann i Mareike (2015) na temu ponašanja potrošača zastupljen je sa 58. citata. U *prilogu 6* nalazi se popis po citiranosti.

Najviše citata donose časopisi iz područja transporta; *Transportation Research Part B-Methodological* (293 citata), *Transportation Research Part C-Emerging Technologies* (86 citata), *Computers Environment and Urban Systems* (78 citata), *Transportation Planning and Technology* (75 citata), *Organization & Environment* (64 citata), *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems* (64 citata) koji ne spadaju u društvene znanosti, dok je prvi časopis iz područja društvenih znanosti *Journal of Consumer Behaviour* donosi 58 citata. U prilogu 7 se nalazi popis publikacija po citiranosti.

Graf 21 Dodijeljenje ključne riječi

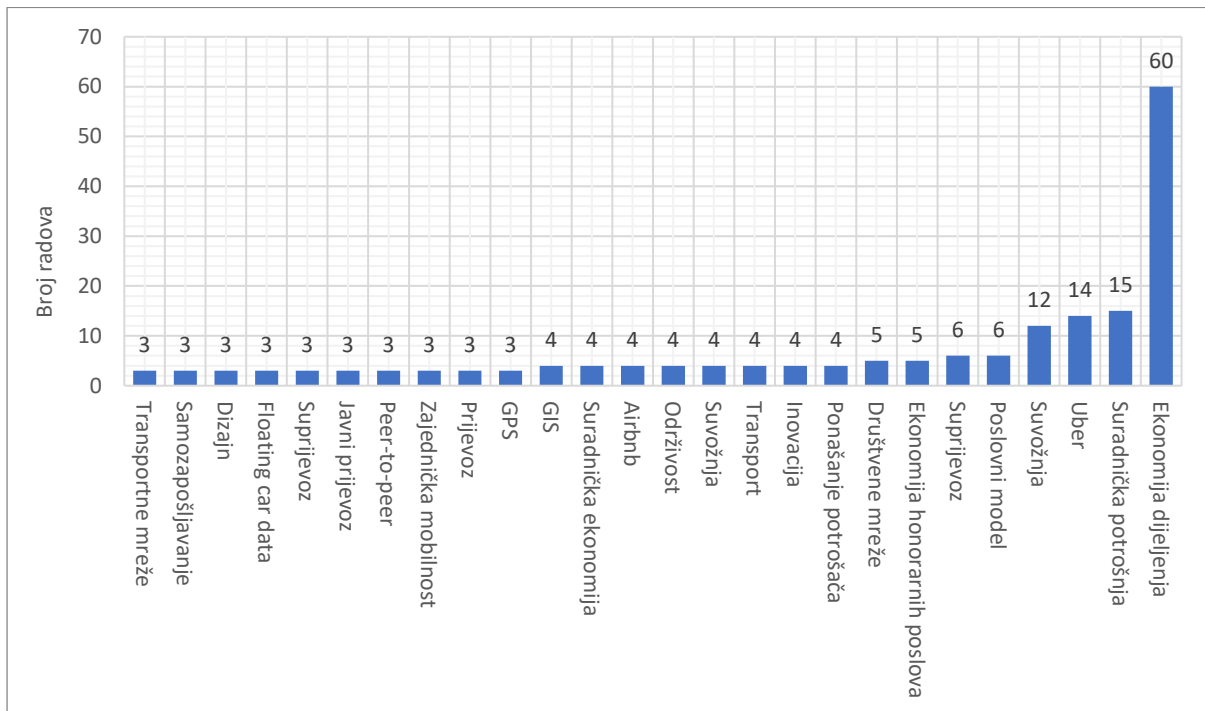


Izvor: *Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine*

Analiza dodijeljenih ključnih riječi prikazan u grafu 21 upućuje da se najviše koriste sljedeće ključne riječi: sustavi (systems), n=17 članaka; potrošnja (consumption), n=11 članaka; sustav (system), n=8 članaka; potražnja (demand); n=8 članaka; model (model), n=8 članaka, suradnička potrošnja (collaborative consumption), n=8 članaka; ekonomija (economy), n=7 članaka; povjerenje (trust), n=7 članaka; online (online), n=7 članaka; modeli (models), n=6 članaka; usluge, (services), n=6 članaka; zadatak (assignment), n=6 članaka; dizajn (design), n=6 članaka; zajednica (community), n=6 članaka; ekonomija dijeljenja (sharing economy), n=6 članaka; informacija (information), n=6 članaka; inovacija (innovation), n=6 članaka; ravnoteža (equilibrium), n=5 članaka; cestovne mreže (road networks), n=5 članaka; algoritmi (algorithms), n=5 članaka; konkurencija, (competition), n=5 članaka; transportna mreža (transportation network), n=5 članaka; ponašanje (behavior), n=5 članaka; mreža (network),

n=5 članaka; politika (policy), n=5 članaka; okvir (framework), n=5 članaka; vlasništvo (ownership), n=5 članaka; industrija (industry), n=5 članaka; utjecaj (impact), n=5 članaka; izbor (choice), n=5 članaka. U *prilogu 8* se nalazi popis dodijeljenih ključnih riječi.

Graf 22 Autorske ključne riječi



Izvor: *Web of Science Core Collection, travanj 2018. godine*

Analiza autorskih ključnih riječi prikazana u *grafu 22* upućuje da se najviše koriste sljedeće ključne riječi: ekonomija dijeljenja (sharing economy), n=60 članaka; suradnička potrošnja (collaborative consumption), n=15 članaka; Uber (Uber), n=14 članaka; suvožnja (car sharing); n=12 članaka; poslovni model (business model), n=6 članaka, suprijevoz (ridesharing), n=6 članaka; ekonomija honorarnih poslova (gig economy), n=5 članaka; društvene mreže (social media), n=5 članaka; ponašanje potrošača (consumer behaviour), n=4 članaka; inovacija (innovation), n=4 članaka; transport, (transportation), n=4 članaka; Suvožnja (carsharing), n=4 članaka; održivost (sustainability), n=4 članaka; Airbnb (Airbnb), n=4 članaka; suradnička ekonomija (collaborative economy), n=4 članaka; GIS (GIS), n=4 članaka; GPS (GPS), n=3 članaka; prijevoz (transport), n=3 članaka; zajednička mobilnost (shared mobility), n=3 članaka; peer-to-peer (peer-to-peer), n=3 članaka; javni prijevoz, (public transportation), n=3 članaka; suprijevoz (ride sharing), n=3 članaka; floating car data (floating car data), n=3 članaka; dizajn (design), n=3 članaka; samozapošljavanje (self-employment), n=3 članaka;

transportne mreže (transportation networks), n=3 članaka. U *prilogu 9* se nalazi popis autorskih ključnih riječi.

4.2. Pregled postojećih inozemnih istraživanja

Ekonomija dijeljenja postala je „vruće“ područje istraživanja u akademskoj zajednici (*Zhang et al., 2016*). Temeljem bibliografske analize znanstveno-istraživačkih radova i detaljnijih uvida u same radove, zaključuje se da se postojeća istraživanja na temu ekonomije dijeljenja mogu, s obzirom na predmet istraživanja, klasificirati u nekoliko kategorija.

U fokusu znanstvenih radova su:

- Ad 1/ zakonska regulativa (Hira i Reilly, 2018; Flores i Rayle, 2017; Walpert, 2017; Leighton, 2016; Morgan i Kutch, 2015);
- Ad 2/ ponašanje potrošača (Wilhelms, Henkel i Falk, 2017; Hawapi et al., 2017; Prieto, Baltas i Stan, 2017; Barthe, 2017; Hofmann, Hartl i Penz, 2017; Jones, 2017; Laurell i Sandstörm, 2017; Asmi et al., 2016; Ndubisi, Ehret i Wirtz, 2016; Miller, Lee i D'ambrosio, 2016; Gua, Liu i Cai, 2016; Hasani i Birgach, 2016; Cockayne, 2016; Laurell i Sandstörm, 2016; Chu, 2015; Gargiulo, 2015; Möhlmann, 2015);
- Ad 3/ pravni aspekti i izazovi (Blevins, 2017; Calo i Rosenblat, 2017; Cao, 2017; Berscia, 2016);
- Ad 4/ radno pravo (Malin and Chandler, 2017; Rosenblat et al., 2017; Todolì-Signes, 2017; Glöss, McGregor i Brown, 2016; Raval i Dourish, 2016; Chen i Sheldon, 2015);
- Ad 5/ analiza poslovnih modela u transportu (Wu, 2016; Cohen i Kietzmann, 2014);
- analiza poslovnih modela platformi za pružanje usluga ekonomije dijeljena (Corona-Treviño, 2017);
- Ad 6/ izučavanje dinamike transportnih mreža (Geisser, 2016; Edelman, 2015; Posen, 2013);
- Ad 7/ optimizacijski modeli transporta (Jia, Xu i Liu, 2016);
- Ad 8/ istraživanja tehničke prirode (Novikova, 2017; Rai et al., 2017; Luckner et al., 2015);
- Ad 9/ ponašanje pružatelja taksi usluga (Nie, 2017);
- Ad 10/ istraživanje tržišta poslovne potrošnje (Nishino, Takenaka i Takahashi, 2017);
- Ad 11/ istraživanje poduzeća transportnih mreža (Pfeffer-Gillet, 2016);

- Ad 12/ operacijska istraživanja (Zhang i Ukkusuri, 2016);
- Ad 13/ istraživanja koja opisuju model poslovanja ekonomije dijeljenja i porezna pitanja (Yu i Bai, 2017);
- Ad 14/ modeliranje transportne mreže (Wang i Mu, 2018; Terayama i Odani, 2017);
- Ad 15/ istraživanja utjecaja ekonomije dijeljenja na turizam (Sovani i Jayawardena 2017; Tham, 2016);
- Ad 16/ istraživanja koja opisuju model poslovanja ekonomije dijeljenja (Tan et al., 2017; Stasi, 2016) i neuspješne primjere modela poslovanja ekonomije dijeljenja (Täuscher i Kietzmann, 2017);
- Ad 17/ istraživanja kojima je u fokusu ponudbena strana ekonomije dijeljenja (Rosenblat i Stark, 2016).

Nadalje se u znanstvenim radovima koriste različite metode istraživanja od *kvantitativnih istraživanja* u kojima je kao istraživački instrument dominirao anketni upitnik (Hofmann, Hartl i Penz, 2017; Nishino et al., 2017; Barthe, 2017; Nnajiofor, 2017; Asmi et al., 2016; Miller, Lee i D'ambrosio, 2016; Laurell i Sandstörn, 2016; Möhlmann, 2015) *preko kvalitativnih istraživanja* koja su većinom provedena putem dubinskih intervjuja (Baltas i Stan, 2017; Jones, 2017; Chandler, 2017; Rai et al., 2017; Corona-Treviño, 2017; Flores i Rayle, 2017; Gloss i Brown, 2016; Cockayne, 2016; Hasani Birgach, 2016; Jia, Xu i Liu, 2016; Chu, 2015; Gargiulo et al., 2015; Luckner et al., 2015).

Istraživanja su provedena na različitim geografskim područjima; Sjedinjene Američke Države (Flores i Rayle, 2017; Malin i Chandler, 2017, Cockayne, 2016; Miller, Lee i D'ambrosio, 2016), Kina (Nie, 2017; Gua, Liu i Cai, 2016), Novi Zeland (Chu, 2015), Meksiko (Corona-Treviño, 2017), Italija (Gargiulo 2015), Malezija (Wati Hawapi et al., 2017), Švedska (Laurell i Sandstörn, 2017), Njemačka (Möhlmann, 2015).

S obzirom da ovaj rad ima u znanstveno-istraživačkom fokusu ekonomiju dijeljenja s posebnim osvrtom na ponašanje korisnika usluga ekonomije dijeljenja, u pregledu postojećih istraživanja najveći fokus je stavljen upravo na radove koji će dati preglednu analizu postojećih saznanja, a koji su poslužili kao temelj za dizajniranje samog glavnog istraživanja, kao i instrumenta istraživanja.

U istraživanju Asmi *et al.* (2016) uspoređivali su zadovoljstva građana i njihovu namjeru korištenja mrežnih prijevoznčkih kompanija (engl. *transportation network companies*) u Kini, Ubera i Didija. Smatrajući da su pravne i političke strane ekonomije dijeljenja već obrađene u mnogim radovima, ova studija u fokus stavlja zadovoljstvo korisnika, iz kojeg je razloga posebice zanimljiva. U primarnom je istraživanju sudjelovalo 135 ispitanika s ciljem identificiranja čimbenika koji utječu na namjeru korištenja i usvajanja mobilnih usluga u Kini. Temeljem rezultata istraživanja autori dolaze do zaključka da su čimbenici poput imidža marke, povjerenje u mobilne aplikacije kritični u identificiranju i klasificiranju namjera i stupnja zadovoljstva korisnika. Istraživanjem provedenom na primjeru UBERa i Didija autori naglašavaju važnost istraživanja koji bi obuhvaćali potrošače kao ključnom za poslovni uspjeh pružatelja usluga u ekonomiji dijeljenja.

Ispitivanjem percepcije i stavova mladih o ekonomiji dijeljenja u Francuskoj bavila se Barthe (2017). U istraživačkom se dijelu rada, nakon iznošenja teorijskih postavki ekonomije dijeljenja, usmjerila na provođenje 2 istraživanja; prvo je istraživanje koje je koristilo metodu anketnog upitnika provedeno na 1780 ispitanika između 18 i 35 godina starosti, dok je drugo istraživanje koje je bilo provedeno putem *online* anketnog upitnika bilo usmjereno reprezentativni uzorak Francuza, na uzorku od 1011 ispitanika. U ovoj se studiji naglašava važnost sudjelovanja u ekonomiji dijeljenja te se ističe da su mladi Francuzi upoznati s ekonomijom dijeljenja te je ista sve popularnija među mladim Francuzima zbog društvenih, ideoloških i ekoloških uvjerenja, a kao glavni motivi se ističu ekonomski i društveni motivi, dok su ekološki motivi na zadnjem mjestu prilikom razmatranja razloga korištenja usluga ekonomije dijeljenja.

Wati Hawapi *et al.* (2017) u radu „Effects of Perceived Risks, Reputation and Electronic Word of Mouth (E-WOM) on Collaborative Consumption of Uber Car Sharing Service“ opisuju prelazak sa tradicionalnih ekonomskih modela kupnje i prodaje na novi model ekonomije dijeljenja, koja ima veliki utjecaj na potrošačeve preferencije te na odluku o sudjelovanju u kolaborativnoj potrošnji. Kako je sama pojava dijeljenja na tržištu relativno nova, ne čudi i skepticizam koji postoji među potrošačima. U istraživanju su autori ispitali učinak nezavisnih varijabli (percipiranog rizika, reputacije i usmene predaje elektroničkim putem) na namjeru sudjelovanja u kolaborativnoj potrošnji.

Hasan i Birgach (2016) donose osvrt na ekonomiju dijeljenja kao na održiv poslovni model i istražuju kritične faktore koji utječu na održivost ekonomije dijeljenja. Hofmann, Hartl i Penz (2017) provode dva kvantitativna istraživanja na uzorku od 186 i 328 ispitanika s ciljem istraživanja načina na koji je moguće spriječiti neželjeno ponašanje u ekonomiji dijeljenja. Möhlmann (2015) također istražuje ponašanje potrošača u ekonomiji dijeljenja istražujući determinante zadovoljstva i vjerojatnosti ponovnog korištenja usluga ekonomije dijeljenja i to putem dva kvantitativna istraživanja.

Uz navedene, literatura obiluje i konceptualnim člancima važnim za definiranje i razvoj područja ekonomije dijeljenja. U konceptualnom članku Benoit et al. (2017) opisuju kako kolaborativna potrošnja predstavlja sve popularniji oblik razmjene koji se manifestira u obliku trilateralnog odnosa između pružatelja usluge (Uber platforme), vozača Ubera, te korisnika usluge. Nadalje, autori donose razlikovanje između kolaborativne potrošnje i dijeljenja ili iznajmljivanja. U radu se opisuje trilateralni odnos između motiva, aktivnosti, resursa i sposobnosti. Vrijednost rada ogleda se u isticanju područja u kojima su potrebna buduća istraživanja, primjerice, kao što su dinamika kolaborativne potrošnje, motivi koji se odnose na sam kontekst ekonomije dijeljenja i pojava profesionalnih pružatelja usluga Rad Cockayne (2016) donosi kritičku analizu dijeljenja u kontekstu ekonomije dijeljenja.

Istraživanja u području ekonomije dijeljenja, kao i sama ekonomija dijeljenja pokazala se posebno zanimljivom za pravni struku i izučavanje pravne regulative. Blevins (2017) istražuje mogućnost sudskog ograničavanja propisa o licenciranju na državnoj i lokalnoj razni. Posljednjih godina vlade su proširile zahtjeve za licencama i izvan njihovih tradicionalnih granica, što je naišlo na kritike u znanstvenoj literaturi koja dodatna ograničenja vidi kao protekcionističke mjere koje zaustavljaju novi ulazak, potiču nejednakost i ugrožavaju gospodarstvo u nastajanju. Autor članka ovakvu sudsku praksu smatra ilegalnom. Brescia (2016) istražuje potencijalne korisnike, rizike te prednosti koje proizlaze iz usluga korištenja ekonomije dijeljenja u industriji pravnih usluga. S druge strane pak, Ryan i Rosenblat (2017) s pravnog aspekta razmatraju poduzeća u ekonomiji dijeljenja, kao što su Uber i Airbnb koja olakšavaju transakcije između stranaca na digitalnim platformama. To stvara ekonomsku i drugu vrijednost, ali izaziva zabrinutost oko rasne pristranosti, sigurnosti i pravednosti prema konkurentima te zaposlenicima. Nedostatak postojećih istraživanja ogleda se u kritikama ekonomije dijeljenja koja je utemeljena na asimetriji informacija i moći. U ovom se znanstveno-istraživačkom radu predlaže odgovor na kritike ekonomije dijeljenja koji se odnosi

na ažuriranje Zakona o zaštiti potrošača. Pravnu regulativu istražuje i Cao (2017), vezano za dijeljenje smještaja i suprijevoznačka poduzeća u San Franciscu i to na primjeru studije slučaja.

U radu Flores i Rayle (2017) razmatraju regulatorni odgovor na usluge vožnje na zahtjev putem studije slučaja provedene u San Franciscu. Za potrebe istraživanja, autori su istraživali javno dostupne dokumente i proveli 27 intervjua sa regulatorima, odabranim političarima i njihovim osobljem i donositeljima odluka, voditeljima platformi za prijevoz na zahtjev i predstavnicima taksi prijevoznika. Hira i Reilly (2018) opisuje potencijal za zamjenu radne snage tradicionalnih pružatelja usluge, kao što su taksi vozači. Leighton (2016) u konceptualnom radu analizira utjecaj koji Uber ima na samozaposlenost. Morgan i Kutch (2015) u preglednom radu daju pravni pogled na ekonomiju. Zhang et al. (2016) istražuju ponudbenu stranu ekonomije dijeljenja, precizno zadovoljstvo pružatelja usluga u ekonomiji dijeljenja putem podsjetnika za intervju, a potom i anketnog upitnika na uzorku od 1786 ispitanika. Nie (2017) istražuje ponašanje pružatelja usluga na uzorku od 2700 taksi vozača putem longitudinalnog istraživanja koje je provodio od 2013. do 2015. godine.

Visoko zanimljivim za istraživanje pokazalo se i područje radnog prava. Chen i Sheldon (2015) istražuju kako dinamičko određivanje cijena u ekonomiji honorarnih poslova utječe na ponudu radne snage te ponašanje radne snage kad imaju izbor fleksibilnog radnog vremena. Prema istraživanju vozača taksija Camerer et al. (1997), vozači taksija su voljni raditi dok ne zarade ciljani dnevni dohodak. Posljedično, manje su voljni raditi kada je zarada po satu veća. Ekonomija dijeljena se bazira na dinamičkim cijenama, odnosno cijene se oblikuju prema potražnji. Veća potražnja donosi i veće cijene. Rad promatra ponašanje vozača Ubera za vrijeme visoke potražnje te zaključuje da su spremni obaviti i nekoliko puta više vožnji nego za vrijeme kada je razina potražnje niska. U istraživanju Glöss, McGregor i Brown (2016) provode istraživanje putem dubinskog intervjua na uzorku taksi vozača, pružatelja usluge prijevoza na zahtjev i putnika u Londonu i San Franciscu s ciljem boljeg razumijevanja načina na koji prijevoz na zahtjev transformira postojeću taksi industriju. Naglasak je stavljen na promjene koje se događaju u radnim uvjetima zbog promjena u taksi industriji. Malin i Chandler (2017) provode kvalitativno istraživanje među partnerima vozačima Ubera i Lyfta.

Kako je pojava ekonomije platformi omogućila eksponencijalni rast suradničkih mreža, omogućujući formiranje ekonomije dijeljenja koja se bazira na dijeljenu nedovoljno korištenih resursa, tako se još uvijek najveći naglasak u izučavanju stavlja na područje transporta. U

okviru ekonomije dijeljenja suprijevoz postaje društveni fenomen koji uz pomoć internetske aplikacije omogućava uparivanje ponude i potražnje za vožnjama u stvarnom vremenu. Industrija suprijevoznitva predstavlja glavnu prijetnju taxi industriji širom svijeta. Rad Chu (2015) istražuje dinamiku industrije u kojoj posluje i Uber, globalni pružatelj usluga prijevoza na zahtjev, s fokusom na Novi Zeland. Istraživanje je provedeno među taksistima i vozačima kako bi se procijenila održiva konkurentska prednost taksista na tržištu Novog Zelanda. Koristeći agencijsku teoriju, u svom radu Cohen i Kietzmann (2014), opisuju postojeće poslovne modele koji se odnose na modele mobilnosti pojedinaca. Corona-Treviño (2017) navodi da organizacije kao što su AirBnB, Uber i Blablacar posjeduju platforme za povezivanje vlasnika slabo korištene imovine s klijentima preko interneta, čime korisnicima omogućuju iznajmljivanje svojih rezervnih soba ili sudjelovanje u suprijevozu. Djelujući kao uparivač ponude i potražnje, raspoređujući resurse gdje su potrebni i naplaćujući postotak troškova zauzvrat. Istraživači zaključuju da platformska poduzeća posluju s velikom dobiti, jer još uvijek nema tržišnih protuteža odnosno nema prave konkurencije. U radu se analizira 17 platformi ekonomije dijeljenja koje posluju u Meksiku, opisan je njihov poslovni model, opis tržišta na kojima posluju i distribucija prihoda od promatrane djelatnosti.

Edelman (2015) opisuje konkurenciju koja se događa na razini transportnih mreža i opisuje prednosti korištenja mobilnih aplikacija za dizajniranje prijevoznitva. Članak Guo, Liu i Cai (2016) opisuje tipične oblike pružatelja usluga prijevoza na zahtjev. Nadalje se za potrebe rada koristi PEST analiza s ciljem razumijevanja makro aspekta u Kini s aspekta politike, ekonomije, društva, tehnologije. Na dalje, u radu su predloženi i prijedlozi za promociju internacionalizacije pružatelja usluga prijevoza na zahtjev. Luckner et al. (2015) kvantitativnom analizom istražuju pet različitih platformi ekonomije dijeljenja u tri različite zemlje.

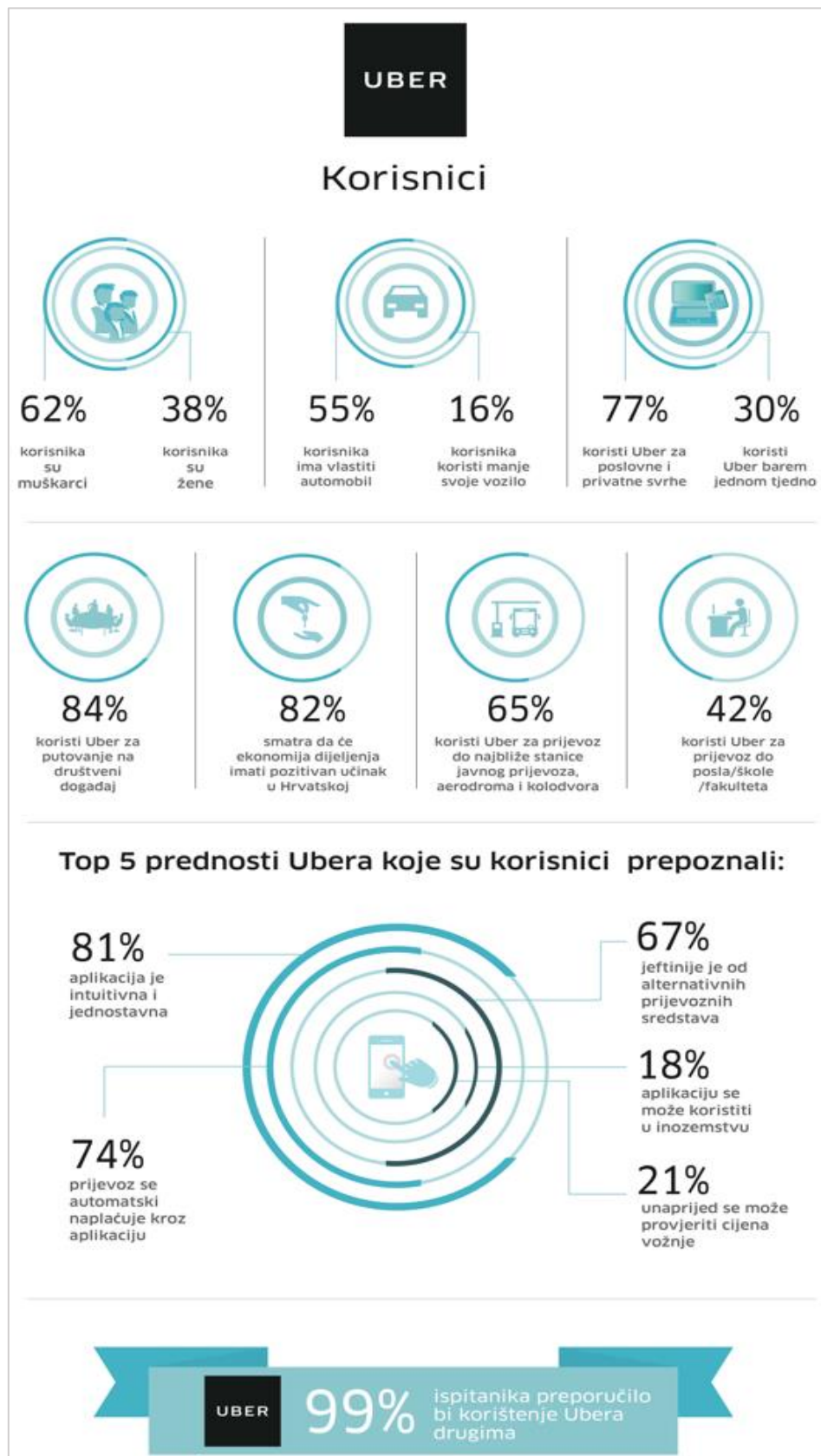
4.3. Pregled postojećih domaćih istraživanja

Postojeća istraživanja u Republici Hrvatskoj u fokus stavljaju pravnu regulativu ekonomije dijeljenja (Dumančić i Križanić, 2017). Dumančić (2017) nadalje istražuje i položaj potrošača u ekonomiji suradnje, odnosno koristi pravni pristup s ciljem objašnjenja suvremenih poslovnih modela koji se razvijaju u internetskom okrilju ekonomije dijeljenja. Dumančić ističe problem postojeće regulacije koja ne može efikasno odgovoriti na novonastale odnose između trgovaca, potrošača i web platformi. Bjelinski Radić (2017) analizira nove oblike rada kao suvremeni izazov za radno pravo kako bi na primjeru Ubera utvrdila jesu li prisutni bitni elementi radnog odnosa u ugovornom odnosu između Ubera i vozača. Temeljem pregleda domaće literature, evidentan je znanstveno-istraživački jaz i nedovoljna istraženost ponašanja potrošača u kontekstu ekonomije dijeljenja.

Istraživanja o obilježjima korisnika Ubera i ponašanju korisnika u Republici Hrvatskoj provele su agencije za istraživanje tržišta. Na *slici 13* prikazana su obilježja korisnika Ubera u Republici Hrvatskoj. Prema rezultatima istraživanja 62% korisnika Ubera su muškarci, 38% su žene te 55% korisnika posjeduje vlastiti automobil. Većina ispitanika (77%) navela je kako Uber koristi kako za poslovne tako i za privatne svrhe. Najistaknutije prednosti koje korisnici ističu su: 1) jednostavnost i intuitivnost aplikacije (81%), 2) automatska naplata kroz aplikaciju (74%), 3) povoljnija cijena od alternativnih oblika prijevoza (67%), 4) mogućnost informiranja o cijeni vožnje unaprijed (21%) i 5) mogućnost korištenja aplikacije u inozemstvu (18%).

Nadalje, 84% ispitanika koristi Uber za odlazak na društvene događaje, 82% smatra da će ekonomija dijeljenja imati pozitivan učinak u Hrvatskoj. 65% ispitanika koristi Uber za prijevoz do najbliže stanice javnog prijevoza, zračne luke ili kolodvora.

Slika 13 Profil Uber korisnika u Hrvatskoj

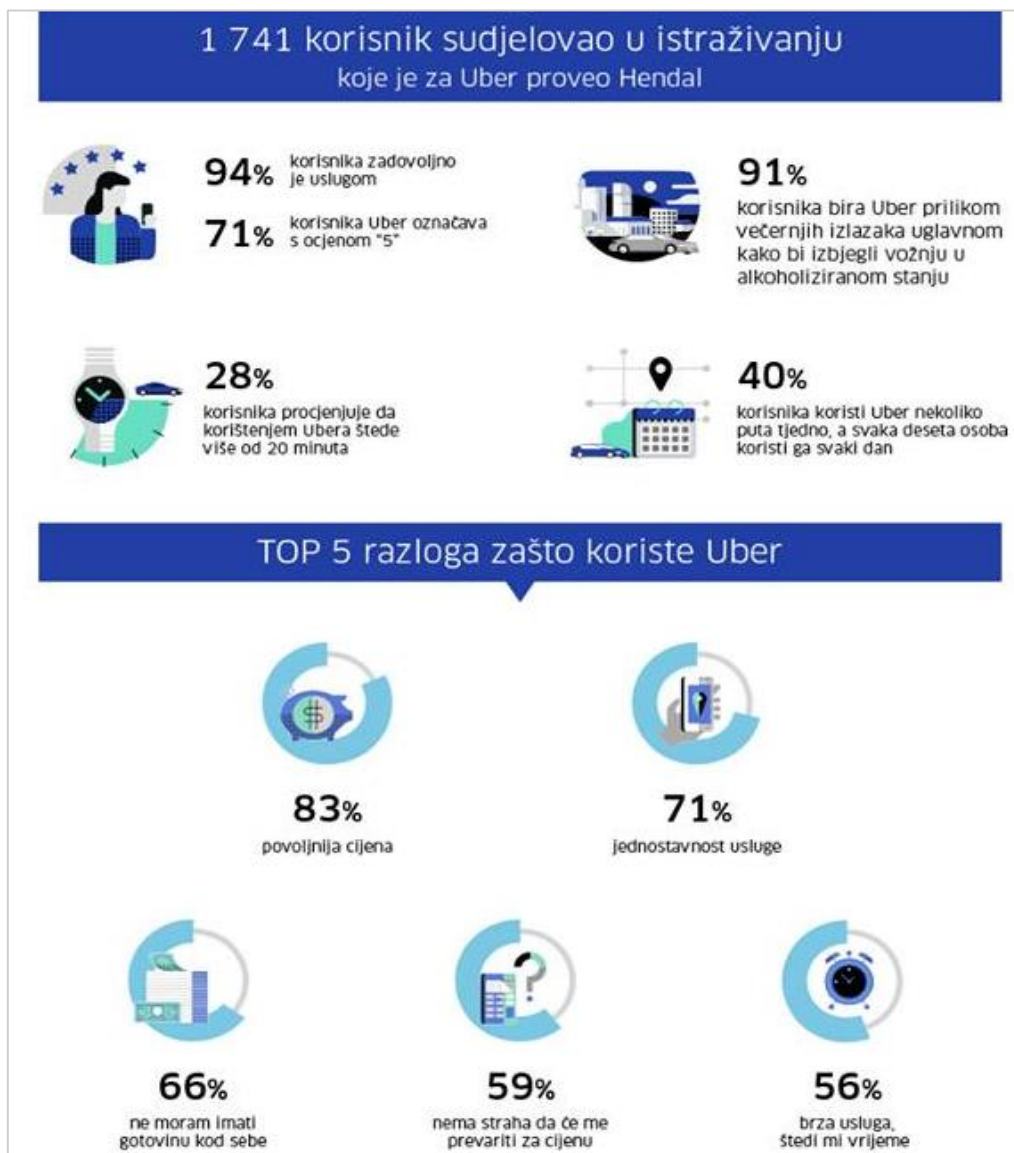


Izvor: Uber (2018)

Rezultati istraživanja koje je za Uber provela agencija Hendal upućuju na vrlo visok stupanj zadovoljstva korisnika uslugom Ubera. Naime, čak 94% ispitanika zadovoljno je kvalitetom usluge. Na drugom mjestu ispitanici ističu prednost korištenja Ubera u situacijama visoke alkoholiziranosti (91%). Kao najčešće razloge korištenja Ubera, ispitanici redom navode: povoljniju cijenu (83%), jednostavnost usluge(71%), mogućnost kartičnog plaćanja(66%), potpuno povjerenje u finalnu cijenu prijevoza(59%) i brzinu usluge(56%).

71% korisnika Uber označava ocjenom 5, dok 28% korisnika procjenjuje da korištenjem Ubera štede više od 20 minuta. 40% korisnika koristi Uber nekoliko puta tjedna, a svaka ga deseta osoba koristi svaki dan. Prikaz rezultata navedenog istraživanja nalazi se u *slici 14*.

Slika 14 Prikaz rezultata istraživanja o razlozima korištenja Ubera



Izvor: Hendal (2018)

Marketinška agencija Ipsos provela je istraživanje među partner-vozačima i korisnicima Ubera, a ukupno je u istraživanju sudjelovalo 1.633 ispitanika. Rezultati tog istraživanja (*slika 15*) pokazuju ogromnu dominaciju muških partner-vozača (94%). Također, za veliki dio partner-vozača (65%) Uber predstavlja alternativni izvor zarade. Dominantan razlog zbog kojeg preferiraju raditi za Uber je fleksibilnost radnog vremena (91%).

Kao što je vidljivo iz *slike 15*, istraživanje je pokazalo da bi 89% partnera-vozača bi moralo smanjiti troškove života, uzeti kredit ili pronaći drugi posao da nema Ubera. Čak 70% ispitanika smatra da Vlada Republike Hrvatske treba prilagoditi zakonske okvire za platforme poput Ubera. Lojalnost pružatelja usluga pokazuje podatak da bi 90% partner-vozača preporučilo Uber drugima.

Slika 15 Rezultati istraživanja o Uberovim partner-vozačima



Izvor: <http://www.netokracija.com/uber-korisnici-istrazivanje-123342>

5. ISTRAŽIVANJE EKONOMIJE DIJELJENJA NA PRIMJERU UBERa

5.1. Metodologija istraživanja

Uvidom u literaturu te opsežnom analizom postojećih domaćih i međunarodnih istraživanja u području ekonomije dijeljenja, prepoznato je da je na području Republike Hrvatske tema nedostavno istražena. Postojeća se istraživanja uglavnom baziraju na europsko tržište te ih najčešće provode konzultantske ili revizorske kuće, dok znanstvena istraživanja zaostaju. Uz to, na globalnoj je razini uočen nedostatak istraživanja u području ekonomije dijeljenja koji se bave potrošačkim navikama i zadovoljstvom uslugama. Nadalje, najčešće su u fokusu istraživanja Airbnb i Uber koji se temelje na američkom društvu i kulturi i još uvijek je vidljiv nedostatak istraživanja u različitim kulturama i različitim znanstvenim disciplinama (Zhang et al., 2016), te su ovim istraživanjem obogaćena postojeća saznanja.

Kako bi se popunio ovaj istraživački jaz, postavljena su sljedeća istraživačka pitanja:

IP 1. Koji su stavovi i motivi mladih da sudjeluju u ekonomiji dijeljenja?

IP2. Kako mladi doživljavaju prednosti ekonomije dijeljenja?

IP3. Koji su glavni razlozi nekorisćenju platformi ekonomije dijeljenja?

IP4. Koje glavne faktore mladi uzimaju u obzir prilikom odabira metode prijevoza?

IP5. U kojoj su mjeri potrošači spremni koristiti inovativne platforme i nove tehnologije u prijevozu?

IP6. Na koji način korisnici platformi ekonomije dijeljenja odabiru metodu prijevoza?

Za potrebe ovog rada provedeno je *Istraživanje o ekonomiji dijeljenja na primjeru UBERa*. Kao što je već napomenuto, potreba je za provođenjem istraživanja na području Republike Hrvatske proizašla temeljem analize znanstvenih i stručnih članaka u zemlji i svijetu, kao i eksplorativnog istraživanja provedenog na području Republike Hrvatske temeljem kojih je utvrđeno: (1) *nedovoljna saznanja i mali broj istraživanja o ponašanju potrošača, njihovom osobnim preferencijama i stavovima o Uberu u svijetu*, (2) *zadnje provedeno istraživanje u Republici Hrvatskoj provela je agencija za istraživanje tržišta Promocija plus godine 2017., a*

u svome istraživanju usmjerili su se na stavove ispitanika korisnika Ubera o liberalizaciji taksi tržišta.

Ujedno, zaključak je iscrpne bibliografske analize koja je provedena kako postoji manjak istraživanja na navedenu temu, iako je zamjetan trend rasta u području istraživanja ekonomije dijeljanja. Također, oskudna su i znanstvena istraživanja vezana za promjene u ponašanju potrošača izazvane pojavnom ekonomije dijeljenja, pogotovo u kontekstu usluga što znači da je navedena tema ne samo u svijetu već i u Republici Hrvatskoj neprepoznata od strane akademske zajednice.

Instrument istraživanja bio je anketni upitnik koji je ispunjavan isključivo elektronskim putem. Poticaj za sudjelovanje u istraživanju bila je mogućnost sudjelovanja u izvlačenju kojim nasumično odabrani ispitanici osvajaju promo kod u vrijednosti od 35 kuna za vožnju Uberom. Poziv za sudjelovanje u istraživanju i poveznica na anketni upitnik bio je distribuiran na internetskoj stranici Srednja.hr i njihovoj Facebook stranici. Poziv za sudjelovanje također je distribuiran putem elektroničke pošte brojnim studentskim udrugama baziranim na fakultetima Sveučilišta u Zagrebu te je anketa podijeljena i među studentima na ostalim sveučilištima, u Rijeci, Splitu, Zadru, Dubrovniku i Osijeku. Poveznica na anketni upitnik bila je dostupna putem interneta u razdoblju trajanja istraživanja od pet dana, od 24.04.2018. do zaključno 28.04.2018.

5.2. Instrument istraživanja

Nakon provedenog preliminarnog istraživanja i na temelju saznanja iz prethodno provedenih istraživanja u radovima stranih izvora (Zhu et al., 2017; Hawapi et al., 2017, Jones, 2017; Zhang et al., 2016; Möhlmann, 2015) sastavljen je anketni upitnik *ISTRAŽIVANJE O EKONOMIJI DIJELJENJA NA PRIMJERU UBERA* (vidjeti Prilog 11). Anketni upitnik bio je pretestiran na uzorku od 20 ispitanika, te se po otklanjanju nejasnoća krenulo sa prikupljanjem podataka.

Anketni se upitnik sastoji od ukupno 31 pitanja¹⁶, od kojih su 12 pitanja bila zajednička za sve ispitanike, a ostala su se pitanja odnosila samo na dio ispitanika ovisno o tome jesu li se ikada koristili Uber uslugama prijevoza. Tako su oni ispitanici koji su koristili Uber odgovarali na ukupno 27 od kojih su 15 pitanja bili specifična za tu grupu, dok su oni koji nikada nisu koristili usluge odgovarali na ukupno 16 pitanja uz samo 4 pitanja koja su se odnosila isključivo na njih. U glavnom su fokusu bili ispitanici koji su koristili Uber usluge prijevoza jer je cilj istraživanja analiza korisničkih navika i preferencija korisnika usluge prijevoza na zahtjev.

Prema područjima istraživačkog interesa anketni se upitnik može kategorizirati na dijelove koji se odnose na: (1) osobne preferencije potrošača, (2) sociodemografske karakteristike, (3) potrošačke navike korisnika. Osobne se preferencije potrošača ispitivale su se pomoću jednog pitanja sa 16 tvrdnji koje su ispitanici odgovarali uz pomoć Likertove skale. Sociodemografske su karakteristike ispitane uz pomoć 10 pitanja zatvorenoga tipa, a potrošačke navike korisnika ispitivale su se putem jednog pitanja s 22 tvrdnje odgovarane na Likertovoj skali, 13 pitanja zatvorenoga tipa te jednim pitanjem otvorenog tipa.

Kao što je već spomenuto, pitanja su bila zatvorenog i otvorenog tipa, s po jednim pitanjem otvorenoga tipa za ispitanike koji nisu koristili Uber („Što biste promijenili u Uber aplikaciji i/ili uslugama kako bi Uber zadovoljio Vaše potrebe?“) te dva za one koji su koristili Uber usluge prijevoza („Navedite ukratko svoje najbolje/najgore iskustvo vožnje Uberom.“, „Koliko otprilike prosječno iznosi cijena jedne Vaše UBER vožnje u kunama?“). Ukupno je anketni upitnik sadržavao 8 pitanja s mogućnošću višestrukog odabira te 15 pitanja s mogućnošću samo jednoga odgovora. Nadalje, dva su pitanja sadržavala niz tvrdnji, te su ispitanici bili zamoljeni da izraze svoj stupanj slaganja s tvrdnjama na Likertovoj skali od 1 do 5, gdje 1 označava *uopće se ne slažem*, 2 označava *ne slažem se*, 3 *niti se slažem, niti se ne slažem*, 4 označava *slažem se* dok 5 označava *u potpunosti se slažem*.

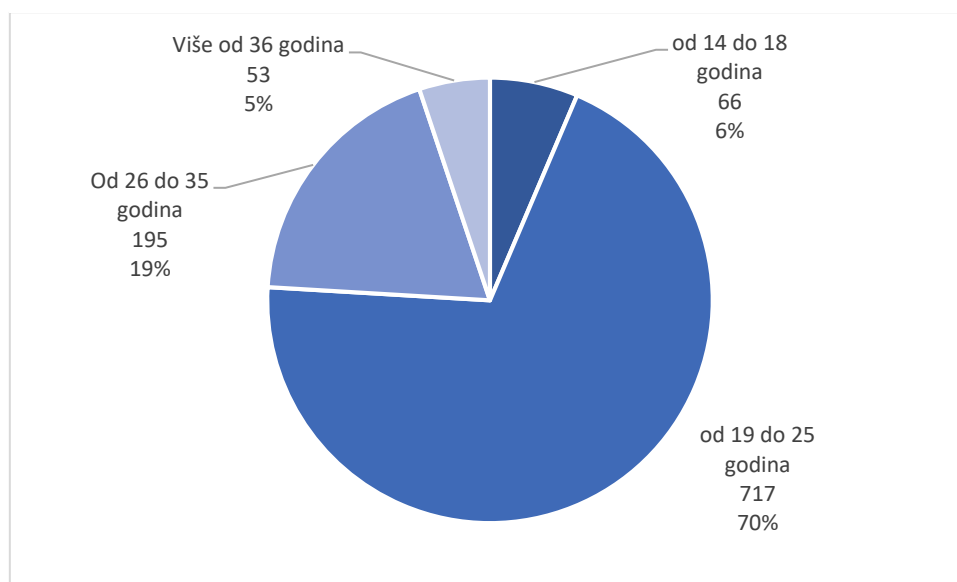
Anketni je upitnik izrađen u Google Forms softverskom paketu, a rezultati su po zatvaranju upitnika eksportirani u MS Excel tablicu. Analiza podataka provedena je koristeći se MS Excelom i Power BI-om.

¹⁶ Nisu uključena dva pitanja koja se odnose na komunikaciju s ispitanicima (žele li biti obaviješteni o rezultatima provedenog istraživanja te kontakt podatci), a nisu korišteni za analizu

5.3. Uzorak istraživanja

U istraživanju je sudjelovalo ukupno 1052 ispitanika (n=1052). Nakon analize baze podataka ukupno je iz daljnje analize izostavljen 21 odgovor zbog nelogičnosti odgovora. Naime, ti su odgovori na pitanjima s Likertovom skalom imali isključivo najnižu ocjenu 1 (2 ispitanika) ili isključivo najvišu ocjenu 5 (19 ispitanika). Time je nova, očišćena baza sadržavala 1031 ispitanika (m=1031), od čega su 366 (35,5%) ispitanika bili muškarci, a 665 (64,5%) žene. Ispitanici su grupirani prema dobi u gupe manje od 14 godina, od 14 do 18 godina, od 19 do 25 godina, od 26 do 35 godina te više od 35 godina. Najviše je odgovora dobiveno od ispitanika u starosnoj kategoriji od 19 do 25 godina, njih 717 (69,5%). Nadalje, 195 (18,9%) ispitanika u dobnoj je skupini od 26 do 35 godina, dok je 66 (6,4%) ispitanika u kategoriji od 14 do 18 godina. Samo je 53 (5,1%) ispitanika bilo starije od 35 godina, a nijedan ispitanik nije mlađi od 14 godina. Takva je starosna struktura ispitanika očekivana jer su ciljna skupina bili mladi, osobito studentska i srednjoškolska populacija. Broj ispitanika prema dobnim kategorijama prikazan je u grafu 23.

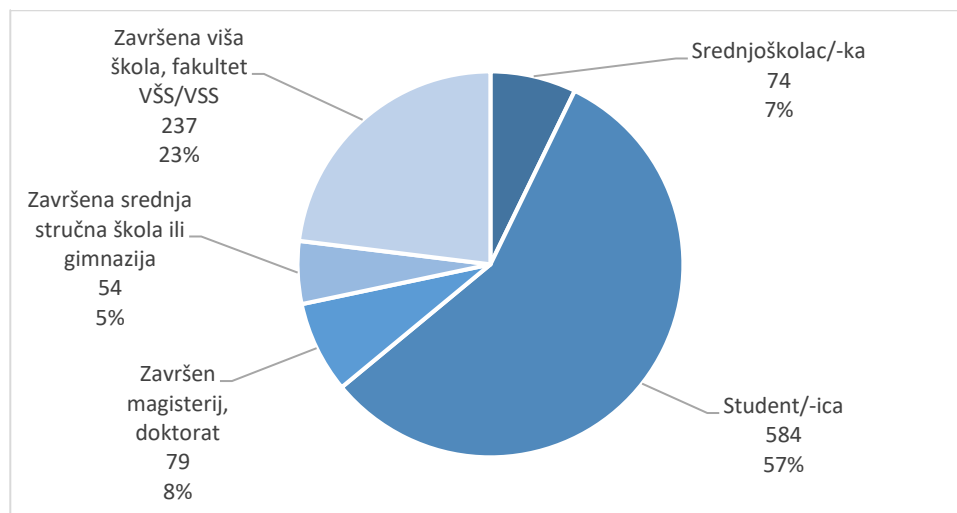
Graf 23 Starosna struktura ispitanika



Izvor: primarno istraživanje

U skladu su s dobnom strukturom očekivani i odgovori ispitanika o stručnoj spremi. S obzirom na stručnu spremu većina su ispitanika studenti, njih 584 (56,6%), zatim slijedi kategorija onih koji su završili fakultet ili višu školu s 237 (22,9%) ispitanika, onih sa završenim magisterijom ili doktoratom s 79 (7,7%) odgovora te srednjoškolci sa 74 (7,2%) odgovora. Pedeset i četiri su ispitanika (5,2%) završili srednju školu ili gimnaziju, dok ih samo dvoje ima završenu samo osnovnu školu te jedan ispitanik pohađa osnovnu školu. Stručna je sprema ispitanika vizualno prikazana u grafu 24.

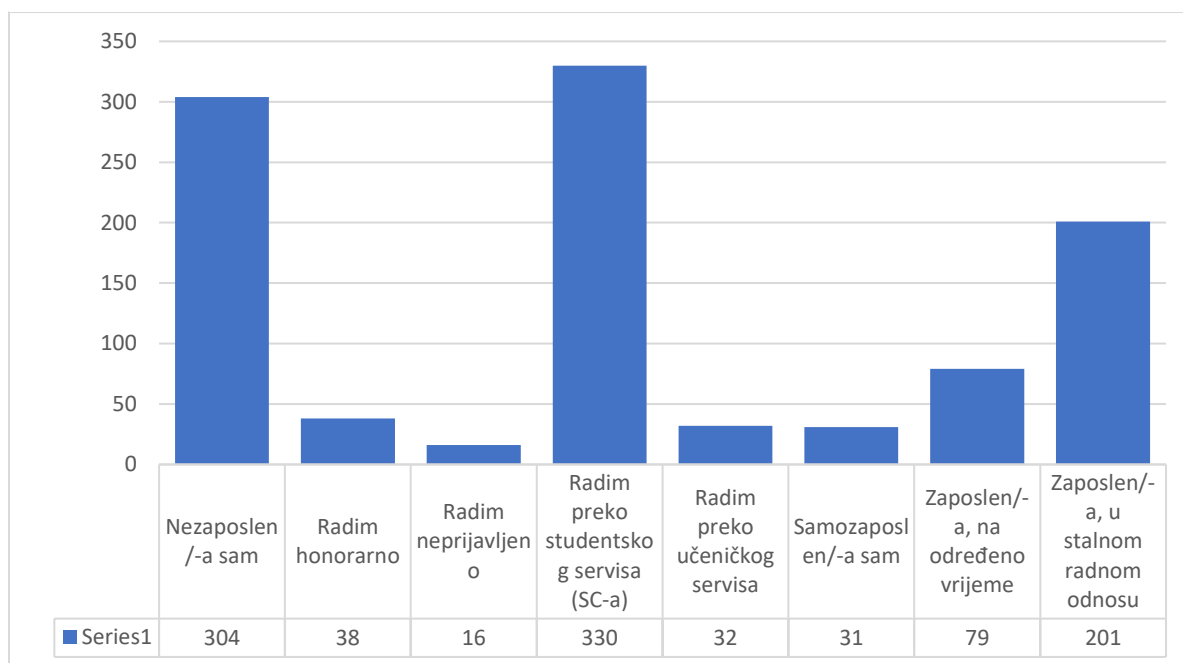
Graf 24 Broj ispitanika prema stručnoj spremi



Izvor: primarno istraživanje

S obzirom na radni status najveće su dvije kategorije onih koji rade na povremeno preko studentskog servisa, njih 330 (32%) te nezaposlenih osoba kojih je 304 (24,5%). Zatim slijede kategorije zaposlenih osoba, njih 201 (19,5%) u stalnom radnom odnosu te 79 (7,7%) koji su zaposleni na određeno vrijeme. Trideset i osam (3,7%) ispitanika radi honorarno, njih 32 (3,1%) radi preko učeničkog servisa, a 31 (3,0%) ih je samozaposleno. Šesnaest (1,6%) je ispitanika odgovorilo da radi neprijavljeno, na crno. U grafikonu 25 može se vidjeti struktura ispitanika prema radnome statusu.

Graf 25 Broj ispitanika prema radnom statusu



Izvor: primarno istraživanje

Mjesečni prihod ispitanika varira od manje od 600 kuna mjesečno do više od 7.000 kuna na mjesec. Dodane su i dvije posebne kategorije „Nemam mjesečni osobni prihod“ koja ima 80 (7,8%) odgovora i „Primam džeparac“ u kojoj pripada najviše ispitanika, čak 257 (24,9%). Slijede 123 (11,9%) ispitanika koji imaju prihode između 601 i 1.200 kuna te je jednaki broj ispitanika odgovorio da ima prihode više od 7.000 kuna mjesečno. U kategorijama prihoda od 3.501 kuna do 5.500 kuna je 114 (11,1%) ispitanika, dok je 111 (10,8%) ispitanika navelo da im je prihod između 2.001 i 3.500 kuna. Devedeset i devet (9,6%) ispitanika ima primanja u rasponu 1.201 do 2.000 kuna, njih 82 (8,0%) između 5.501 i 7.000 kuna, dok samo 42 (4,1%) ispitanika ima primanja manja od 600 kuna. Navedeni su podatci o osobnim mjesečnim prihodima ispitanika pregledno izloženi u *tablici 10*.

Tablica 10 *Osobni mjesečni prihodi ispitanika*

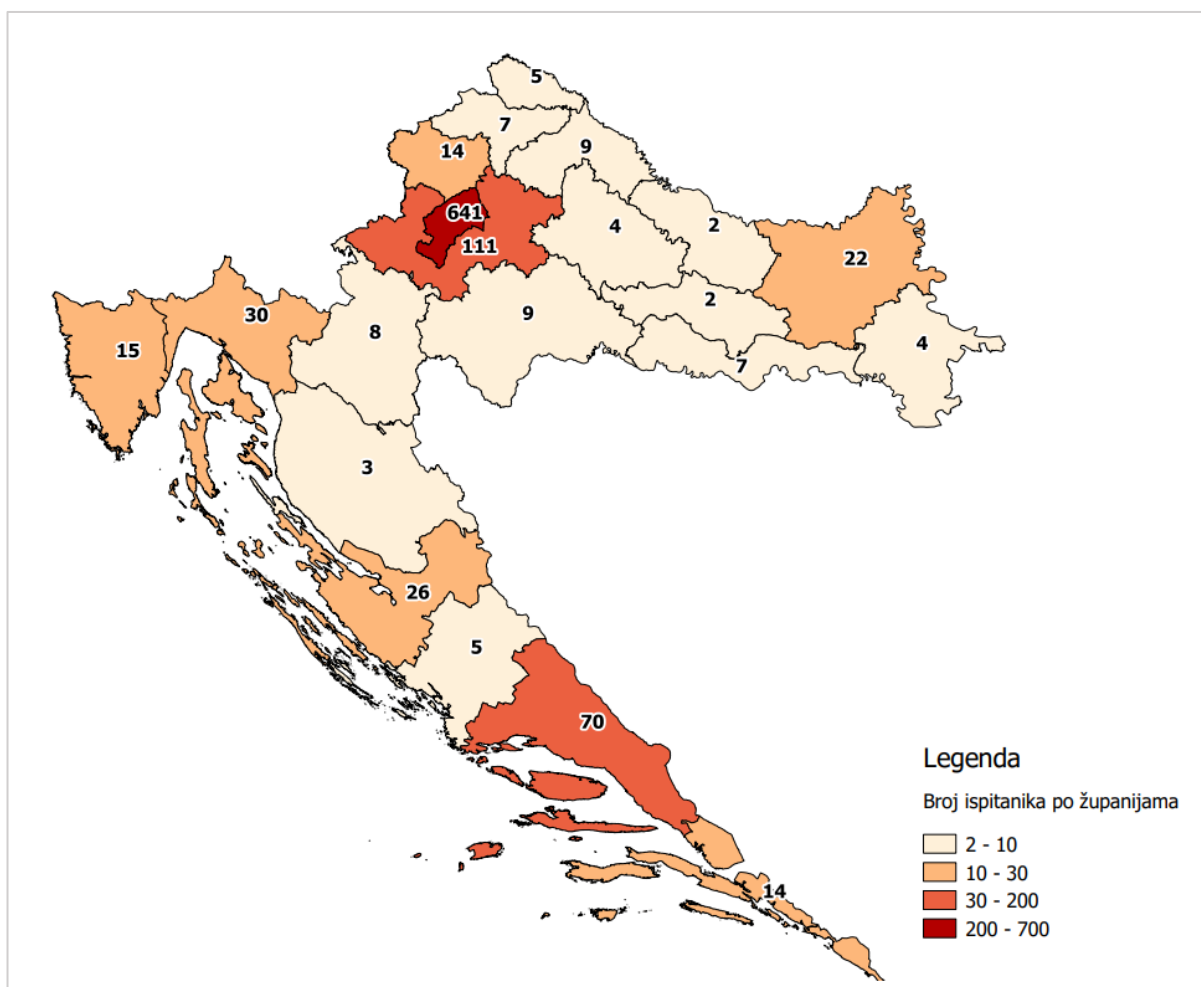
Osobni mjesečni prihod	Broj ispitanika	Postotak od ukupnoga broja ispitanika
nemam mjesečni osobni prihod	80	7,8%
primam džeparac	257	24,9%
manje od 600 kn	42	4,1%
od 601 do 1.200 kn	123	11,9%
od 1.201 do 2.000 kn	99	9,6%
od 2.001 do 3.500 kn	111	10,8%
od 3.501 do 5.500 kn	114	11,1%
od 5.501 do 7.000 kn	82	8,0%
više od 7.000 kn	123	11,9%
Ukupno	1031	100%

Izvor: primarno istraživanje

Što se tiče županija u kojima ispitanici stanuju, svaka je od 21 županije u Republici Hrvatskoj zastupljena s više od jednoga ispitanika. Potrebno je napomenuti da na pitanje o mjestu stanovanja 23 ispitanika nije odgovorilo, čime se uzorak s 1031 smanjio na 1008. Najviše je ispitanika očekivano iz Grada Zagreba sa 641 (63,7%), zatim slijede Zagrebačka županija sa 111 (11,0%), Splitska sa 70 (6,9%), Primorsko-goranska sa 30 (3,0%), Zadarska sa 26 (2,6%) i Osječko-baranjska sa 22 (2,2%). Više od 1% ukupnih odgovora imaju još Istarska sa 15 (1,5%), Dubrovačko-neretvanska i Krapinsko-zagorska s po 14 (1,4%) ispitanika. Ostale županije predstavljene su s manje od 10 ispitanika, no svaka je županija zastupljena s najmanje 2 (0,2%) ispitanika kao što imaju Požeško-slavonska i Virovitičko-podravska županija.

Vizualni je prikaz prebivališta ispitanika vidljiv na komplementnoj karti Hrvatske na *slici 16*.

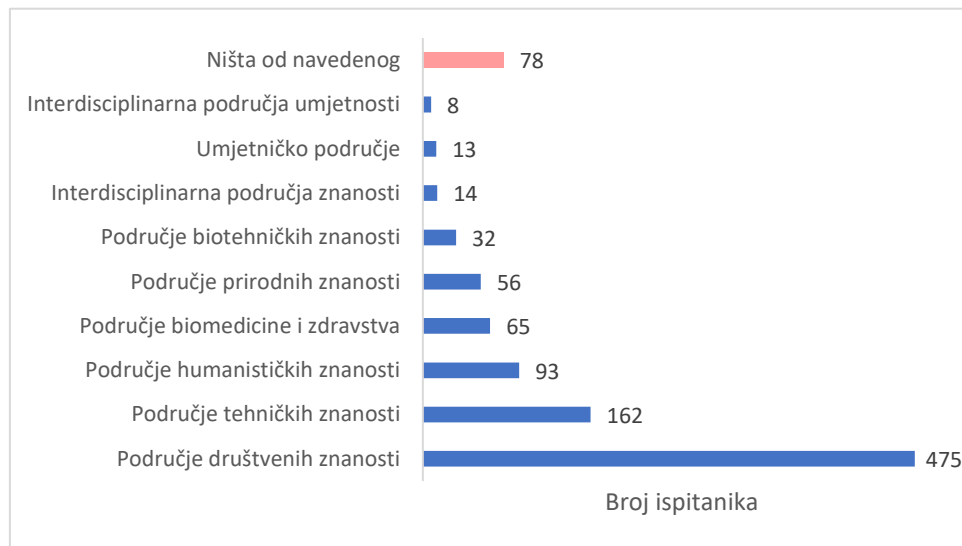
Slika 16 Broj ispitanika po županijama stanovanja



Izvor: primarno istraživanje

Na pitanje o studijskom usmjerenju 35 ispitanika nije odgovorilo, dok ih je 78 odabralo opciju „Ništa od navedenog“. Kada se izuzmu ti odgovori preostaje 918 ispitanika određenoga studijskog smjera. Najviše je ispitanika društvenoga studijskoga usmjerenja, njih čak 475 (47,7%). Područje je tehničkih znanosti zastupljeno sa 162 (16,3%), a područje humanističkih znanosti s 93 (9,3%) ispitanika. Područje biomedicine i zdravstva zastupljeno je s 65 (7,1%) ispitanika, a biotehničkih znanosti s njih 32 (3,5%). Pedeset i šest (6,1%) ispitanika iz područja je prirodnih znanosti, a najmanje su zastupljena interdisciplinarno područje znanosti sa 14 (1,5%), umjetničko područje sa 13 (1,4%) i interdisciplinarno područje umjetnosti sa 8 (0,9%). Usporedba broja ispitanika prema studijskom usmjerenju prikazana je i grafički na slici 26.

Graf 26 Broj ispitanika prema studijskom usmjerenju



Izvor: primarno istraživanje

5.4. Rezultati istraživanja

5.4.1. Osobne preferencije ispitanika

Osobne preferencije ispitanika o ekonomiji dijeljenja, karakteristikama prijevoznih sredstava, budućnosti prijevoza te liberalizaciji tržišta ispitane su putem 16 zasebnih tvrdnji. Ispitanici su izrazili svoj stupanj slaganja s navedenim tvrdnjama na Likertovoj skali od 1 do 5, gdje 1 označava *uopće se ne slažem*, 2 označava *ne slažem se*, 3 *niti se slažem, niti se ne slažem*, 4 označava *slažem se* dok 5 označava *u potpunosti se slažem*.

Rezultati istraživanja pokazuju kako je ispitanicima iznimno bitan faktor cijene prilikom odabira prijevoznih sredstava – 66% ispitanika u potpunosti se slaže s navedenim, najveći udio od svih postavljenih tvrdnji. Aritmetička se sredina nalazi na 4,51 te medijan i mod iznose 5 što dodatno ilustrira važnost ovog faktora pri odlukama ispitanika. Uz cijenu, ispitanicima je i faktor udobnosti od izuzetne važnosti prilikom odabira prijevoznog sredstva: 61% ispitanika u potpunosti se slaže s navedenom tvrdnjom te aritmetička sredina u ovom slučaju iznosi 4,42. Nadalje, ispitanici se slažu s konceptom modernizacije kojom bi se olakšalo poslovanje poduzeća ekonomije dijeljenja (80% u nekoj se mjeri slaže s navedenom tvrdnjom, aritmetička sredina iznosi 4,17) te su skloniji korištenju platformi ekonomije dijeljenja nego tradicionalnih pružatelja istih usluga (67% ispitanika u nekoj se mjeri slaže s tvrdnjom, dok aritmetička sredina iznosi 3,91). Većina ispitanika također smatra kako je potrebno smanjiti administrativne zahtjeve prilikom pokretanja vlastitog posla – 70% njih odgovorilo je pozitivno s aritmetičkom sredinom u iznosu od 3,98.

Ispitanici su uvelike podijeljeni što se tiče straha prijevoza u samovozećim automobilima: 38% ispitanika odgovorilo je kako bi osjećali određen stupanj straha vozeći se u takvom automobilu, dok se njih 36% ne slaže s tom tvrdnjom. 60% ispitanika i dalje bi se radije vozilo u automobilu s fizičkim vozačem nego u samovozećem automobilu. Aritmetička sredina u iznosu od 2,23 te mod koji iznosi 1 pri toj tvrdnji dokazuju kako su ispitanici i dalje skloniji prijevozu automobilima s prisutnim vozačem.

Plaćanje više cijene za uslugu prijevoza električnim vozilom također nije naišlo na pozitivan odjek među ispitanicima: s tvrdnjom se ne slaže njih 50%, dok aritmetička sredina iznosi 2,52. Slična je situacija prisutna s tvrdnjom „klasično vlasništvo nad materijalnim stvarima me opterećuje“: 44% ispitanika se ne slaže, dok njih 36% nije sigurno.

Tablica 11 Osobne preferencije ispitanika

Tvrdnja	Stupanj slaganja					Aritmetička sredina	Standardna devijacija	Medijan	Mod
	1	2	3	4	5				
	Frekvencija ispitanika (%)								
Ekološka održivost u poslovanju od iznimne mi je važnosti.	4%	11%	34%	31%	20%	3,51	1,06	4	3
Spreman/-na sam platiti više za uslugu prijevoza električnim vozilom.	23%	27%	31%	13%	6%	2,52	1,16	2	3
Prilikom odabira prijevoznog sredstva, cijena mi je važan faktor.	1%	2%	8%	23%	66%	4,51	0,82	5	5
Prilikom odabira prijevoznog sredstva, udobnost mi je važan faktor.	3%	12%	26%	40%	18%	3,58	1,03	4	4
Prilikom odabira prijevoznog sredstva, sigurnost mi je važan faktor.	1%	3%	11%	25%	61%	4,42	0,85	5	5
Samovozeći automobili prijevozna su sredstva budućnosti.	10%	15%	27%	22%	26%	3,38	1,29	3	3
Bilo bi me strah voziti se u samovozećem automobilu.	16%	20%	26%	19%	19%	3,05	1,33	3	3
Radije bih se vozio/-la u samovozećem automobilu nego u vozilu s vozačem.	32%	28%	30%	5%	5%	2,23	1,10	2	1
Koristim platforme ekonomije dijeljenja (aplikacije poput AirBnB, UBER) radije nego tradicionalne pružatelje istih usluga.	6%	8%	18%	22%	45%	3,91	1,23	4	5
Koristim platforme ekonomije dijeljenja jer su cjenovno povoljnije od tradicionalnih pružatelja usluga.	5%	6%	19%	25%	45%	3,98	1,16	4	5
Jeftinije je dijeliti neka dobra nego ih posjedovati.	3%	5%	27%	33%	32%	3,87	1,01	4	4
Koristim platforme ekonomije dijeljenja jer mi olakšavaju život.	4%	6%	21%	32%	37%	3,91	1,09	4	5
Klasično vlasništvo nad materijalnim stvarima me opterećuje.	16%	28%	36%	13%	7%	2,67	1,11	3	3
Vjerujem platformama ekonomije dijeljenja tek kada mi ih preporuči netko koga poznajem.	9%	18%	31%	30%	12%	3,18	1,14	3	3
Podržavam modernizaciju kojom će se olakšati poslovanje poduzećima ekonomije dijeljenja.	2%	3%	14%	35%	45%	4,17	0,95	4	5
Smatram da bi trebalo smanjiti administrativne zahtjeve prilikom pokretanja vlastitog posla poput potrebe za državnom i lokalnom licencom za prijevoz putnika osobnim vozilom.	5%	7%	19%	25%	45%	3,98	1,16	4	5

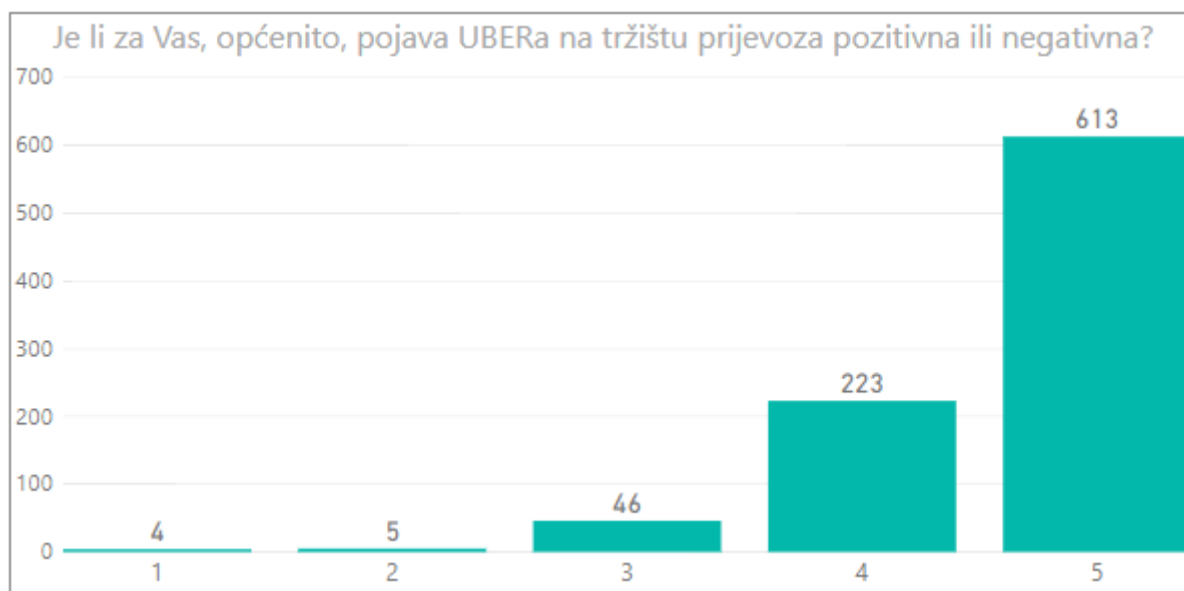
Izvor: primarno istraživanje

5.4.2. Potrošačke navike korisnika UBERA

Ispitanicima je postavljeno pitanje „Je li za Vas, općenito, pojava Ubera na tržištu prijevoza pozitivna ili negativna?“ na koje su mogli odgovoriti na Likertovoj skali od 1 do 5, gdje 1 označava u potpunosti negativna, 2 označava negativna, 3 niti pozitivna, niti negativna, 4 označava pozitivna dok 5 označava u potpunosti pozitivna.

Najveći je broj ispitanika, njih 613 (68,8%), odgovorio kako je pojava Ubera na tržištu u potpunosti pozitivna, 223 ispitanika (25%) smatra kako je pojava pozitivna, 46 ispitanika (5.1%) ostaju neodlučeni po tom pitanju, dok svega 9 ispitanika (0,1%) smatra kako je pojava Ubera u nekoj mjeri negativna.

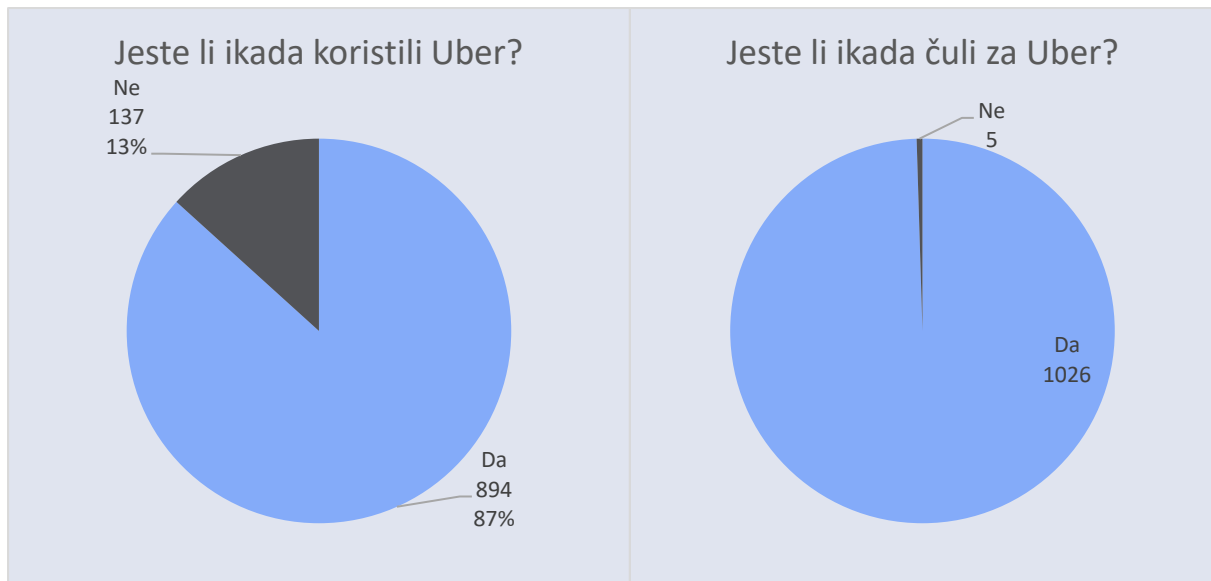
Graf 27 Općeniti stav ispitanika prema Uberu



Izvor: primarno istraživanje

Slika 28 prikazuje odgovore na pitanja „Jeste li ikada koristili Uber?“ te „Jeste li ikada čuli za Uber?“. Čak 99,5% ispitanika (odnosno njih 1026) čulo je za Uber, dok 5 ispitanika (0,5%) nikada nije čulo za poduzeće. Nadalje, 894 ispitanika (87%) koristilo je Uber bar jednom u životu, mnogo više od 137 ispitanika (13%) koji nisu.

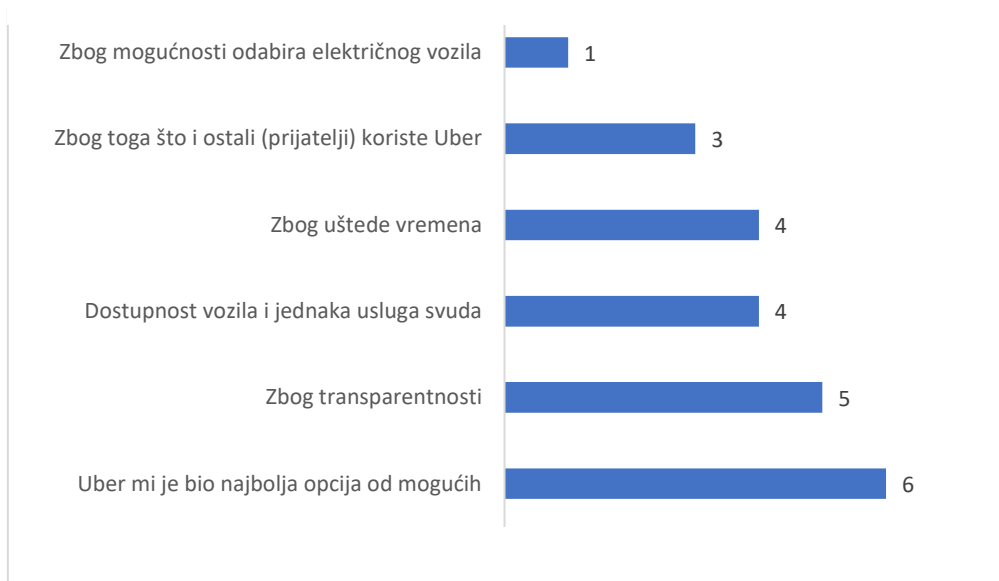
Graf 28 Upoznatost ispitanika s Uberom



Izvor: primarno istraživanje

Na anketno pitanje „Zašto koristite usluge Ubera?“ koje je imalo mogućnost višestrukog odabira i opciju „Ostalo“ kojim im se omogućuje upisivanje vlastitog odgovora odgovorilo je 894 ispitanika. Od njih ih je 24 dodalo vlastiti odgovor. Tih su 24 odgovora klasificirana u šest kategorija: „Uber mi je bio najbolja opcija od mogućih“ u kojem ispitanici uglavnom navode neke zamjerke alternativama poput taksija ili javnog prijevoza sa 6 odgovora; „Dostupnost vozila i jednaka usluga svuda“ sa 4 odgovora; „Zbog transparentnosti“ u kojima ispitanici uglavnom ističu nepovjerenje u izračun cijene taksimetra sa 5 odgovora; „Zbog uštede vremena“ sa 4 odgovora; „Zbog toga što i ostali (prijatelji) koriste Uber“ s 3 odgovora te jedan odgovor koji ističe mogućnost narudžbe električnog vozila. Pregled kategoriziranih odgovora koji su ispitanici sami dodali nalazi se u grafu 29.

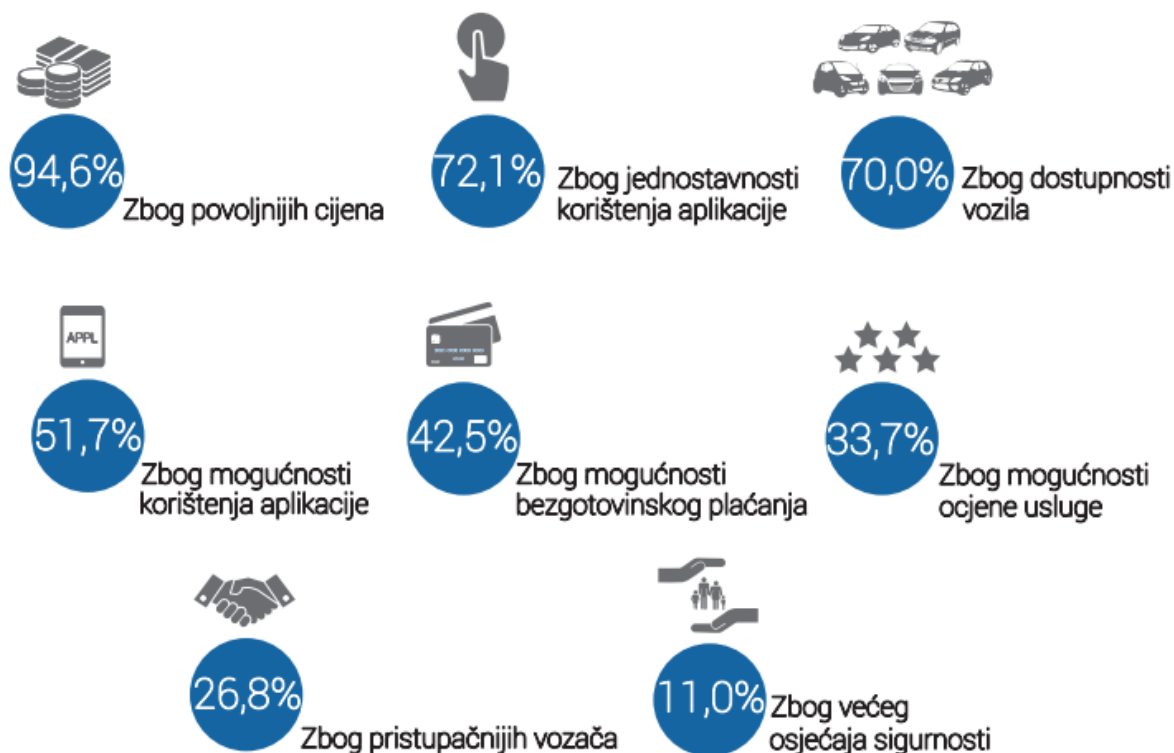
Graf 29 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika o razlozima korištenja Ubera



Izvor: primarno istraživanje

Kao što je vidljivo iz *slike 17*, od osnovnih kategorija koje su bile ponuđene na pitanje „*Zašto koristite usluge Ubera?*“ najviše je ispitanika navelo povoljne cijene, njih čak 94,6%. 72,1% ispitanika odgovorilo je da koristi Uber usluge zbog jednostavnosti aplikacije, a 51,7% zbog same mogućnosti korištenja aplikacije. Većina od 70% navelo je i razlog dostupnosti vozila. Iznenadujuće je da tek 42,5% ispitanika koristi Uber zbog mogućnosti bezgotovinskog plaćanja, što će se potvrditi i u daljnjoj analizi koja će pokazati da mladi korisnici preferiraju Uber plaćati gotovinom. Zanimljivo je i da svega 33,7% ispitanika ističe da im je mogućnost ocjene usluge presudna za odabir Ubera kao prijevoznog sredstva. Samo je 26,8% ispitanika reklo da Uber koristi zbog pristupačnijih vozača i svega 11% zbog većeg osjećaja sigurnosti, što upućuje na zaključak da ti faktori nisu odlučujući pri odabiru prijevoznika kod mladih u Hrvatskoj.

Slika 17 Razlozi zbog kojih ispitanici koriste Uber



Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

Na pitanje „Koji su razlozi zbog kojih koristite UBER?“ koje je imalo mogućnost višestrukog odabira i opciju „Ostalo“ kojim im se omogućuje upisivanje vlastitog odgovora odgovorilo je 891 ispitanika. Od njih je 68 dodalo vlastiti odgovor. Od tih su 68 odgovora 59 klasificirani u šest kategorija: „Kada god se žurim“ u kojoj ispitanici uglavnom navode da koriste Uber u slučajevima kada žele biti sigurni da će stići na neku obvezu na vrijeme, s čak 17 odgovora; zatim „Kada javni prijevoz / bicikl nisu dostupni“ u kojem ispitanici navode razne razloge nemogućnosti korištenja javnoga prijevoza ili bicikla poput kvara, gužve ili vremenskih nepogoda, s ukupno 16 odgovora; „Za posjet partneru, prijateljima ili rodbini“ u kojemu ispitanici navode odlazak u posjet prijateljima, rodbini, dečku ili curi te ljubavnicima sa 8 odgovora; „Za povratak doma s posla, fakulteta ili škole“ sa 7 odgovora; „Kada želim izbjeći parking / kada mi je vlastiti automobil opterećenje“ sa 7 odgovora te za „Odlazak na lječnički pregled“ sa čak 6 odgovora. Pregled kategoriziranih odgovora koji su ispitanici sami dodali nalazi se na grafikonu 30.

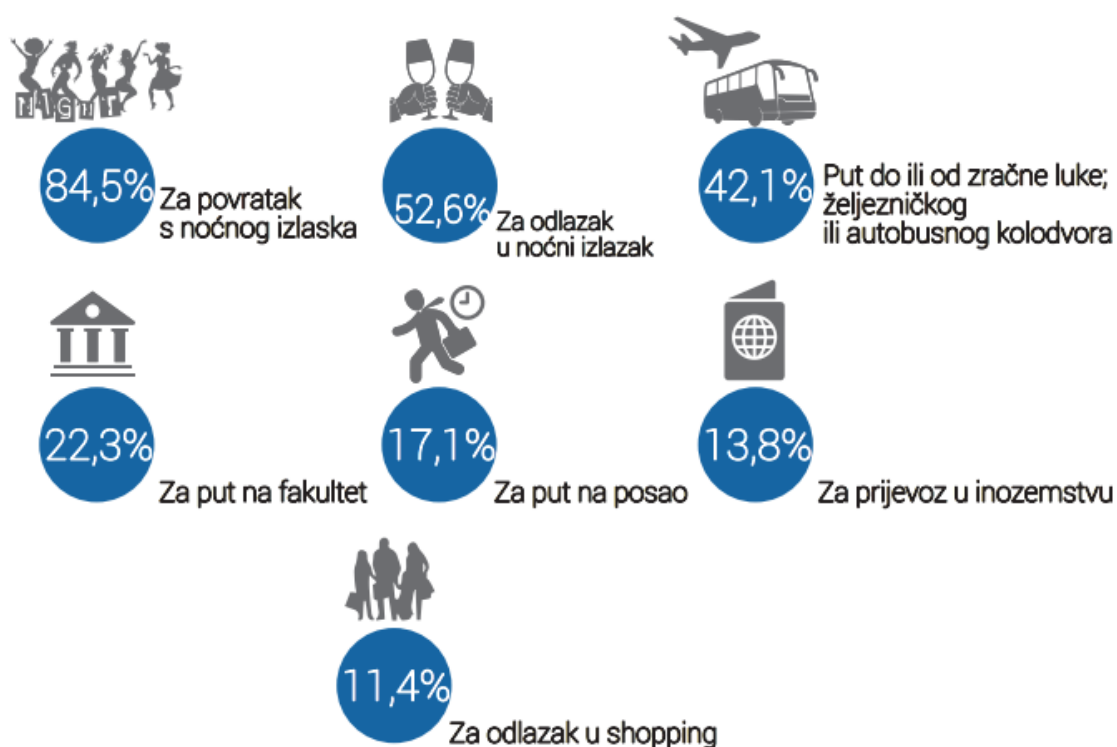
Graf 30 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika o tome kada koriste Uber



Izvor: primarno istraživanje

Kao što je vidljivo u grafu 30, od ponuđenih je odgovora na pitanje „Koji su razlozi zbog kojih koristite UBER?“ njih najviše, 84,5%, odgovorilo da Uber koriste za povratak s noćnog izlaska. Takav odgovor poklapa se i s dva napisana odgovora u pitanju otvorenoga tipa koji su izjavili da Uber koriste za prijevoz kada su u alkoholiziranome stanju. Dosta manje ispitanika, njih 52,6%, izjavilo je da Uber koristi za odlazak u noćni izlazak, dok ih 42,1% Uber koristi za prijevoz do zračne luke ili kolodvora. Mnogo manje ispitanika koristi Uber za put na fakultet (22,3%), posao (17,1%) ili odlazak u *shopping* (11,4%). 13,8% ispitanika koristi Uber za prijevoz u inozemstvu, što treba uzeti s rezervom budući da je podatak o broju ispitanika koji odlazi u inozemstvo nije poznat.

Slika 18 Razlozi zbog kojih ispitanici koriste Uber



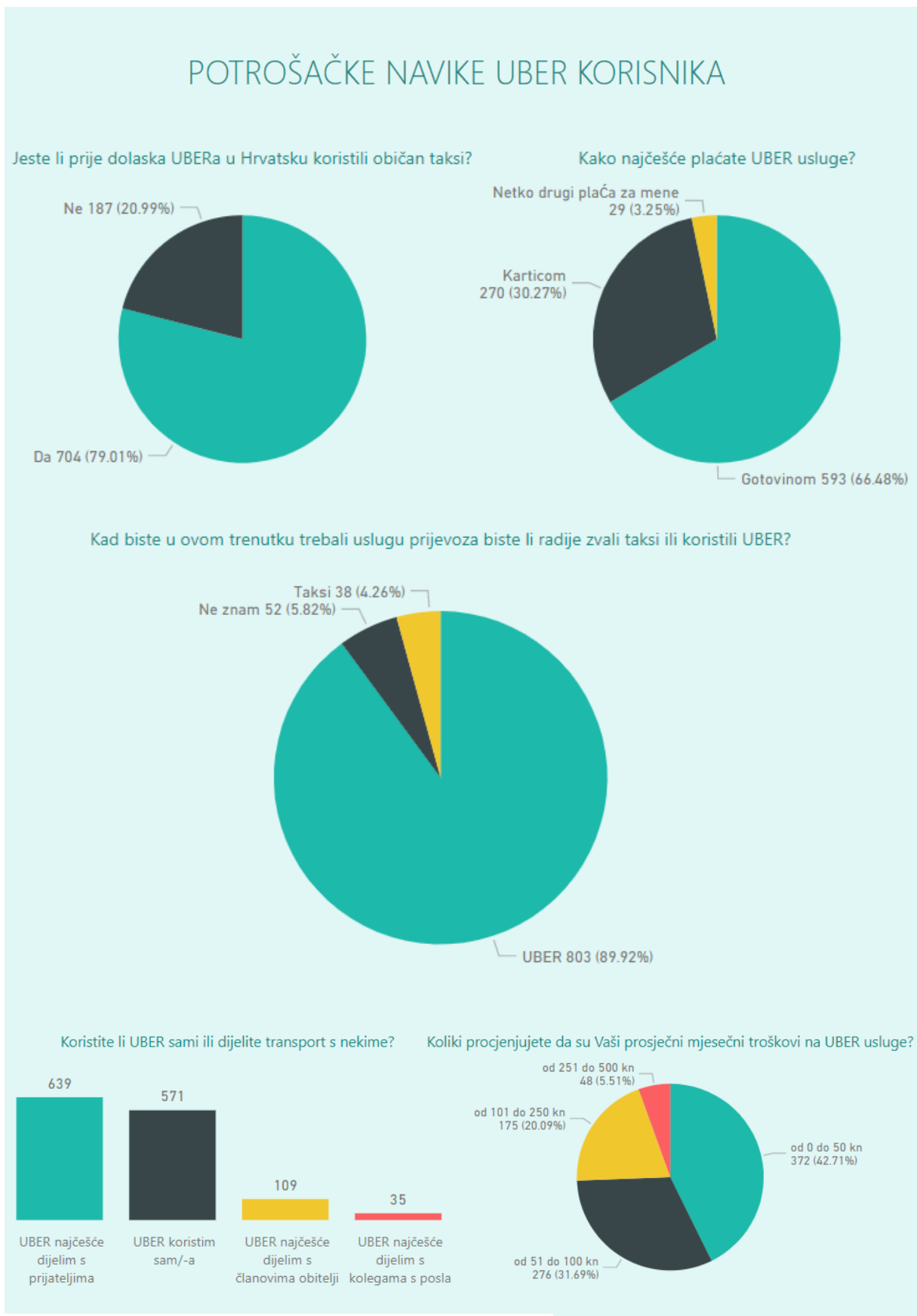
Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

Slika 18 sažima odgovore o potrošačkim navikama Uber korisnika. Na pitanje „Jeste li prije dolaska Ubera u Hrvatsku koristili običan taksi?“ 704 ispitanika (79,01%) odgovorilo je pozitivno, dok je 187 ispitanika (20,99%) odgovorilo kako nisu koristili taksi usluge prije dolaska one Uberove u Hrvatsku. Ispitanici najvećom mjerom Uberove usluge plaćaju gotovinom (njih 593, odnosno 66,48%), dok karticom plaća 270 ispitanika (30,27%). 29 ispitanika (3,25%) tvrdi kako drugi plaćaju za njih.

Čak 803 ispitanika (89,92%) tvrde kako bi u ovom trenutku radije koristili Uber za prijevoz nego klasične taksi usluge. 52 ispitanika (5,82%) nije sigurno, dok bi njih 38 (4,26%) radije zvalo klasičnu taksi uslugu. Najveći broj ispitanika, njih 639, dijeli Uber s prijateljima, dok je 571 ispitanik odgovorio kako Uber koriste sami. 109 ispitanika Uber također dijeli s članovima obitelji, a njih 35 uslugu dijele s kolegama s posla.

Nadalje, 372 ispitanika (42,71%) mjesečno na Uberove usluge troši od 0 do 50 kn, njih 276 (31,69%) troše od 51 do 100 kn, 175 ispitanika (20,09%) troši od 101 do 250 kn, dok najmanji udio od 48 ispitanika (5,51%) na Uberove usluge troši od 251 do 500 kn.

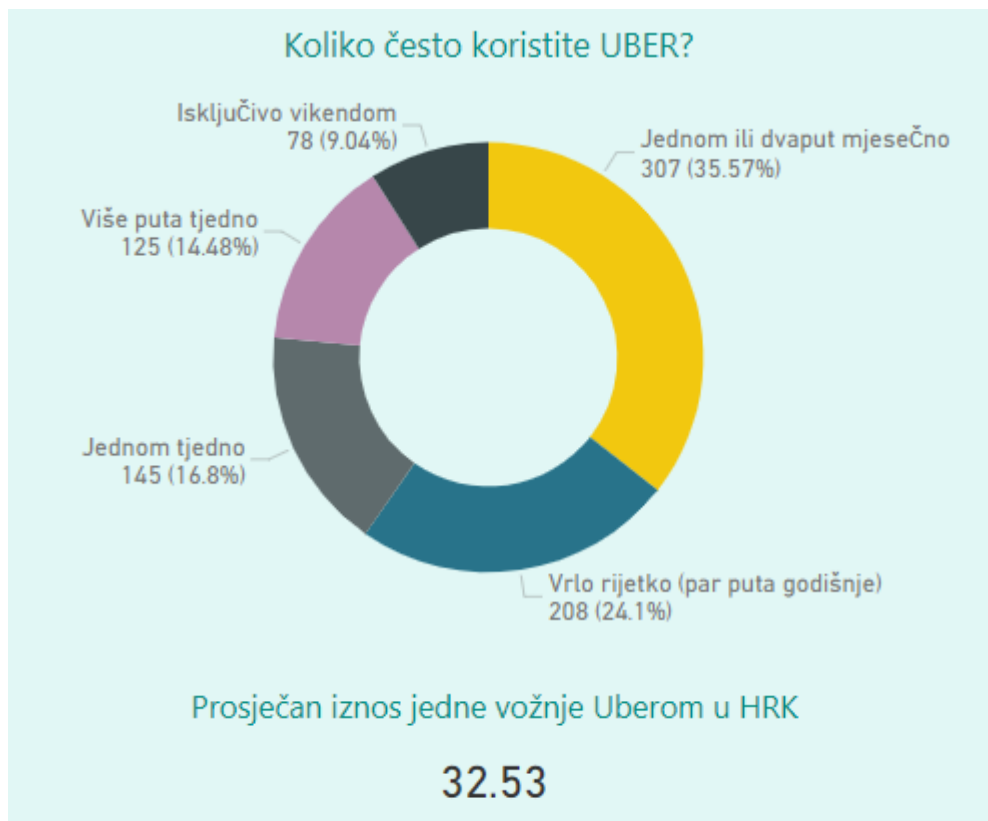
Graf 31 Potrošačke navike Uber korisnika



Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

Korisnici Uberovih usluga najčešće iste koriste jednom ili dvaput mjesečno (307 ispitanika, odnosno 35,57%). Druga je po učestalosti s odabirom 208 ispitanika (24,1%) kategorija vrlo rijetkog korištenja Ubera (svega par puta godišnje). 145 ispitanika (16,8%) Uber koriste jednom tjedno, njih 125 (14,48%) usluge koriste više puta tjedno, a najmanji broj ispitanika Uber isključivo koristi vikendom (78 ispitanika, odnosno 9,04%).

Graf 32 Profil Uber korisnika

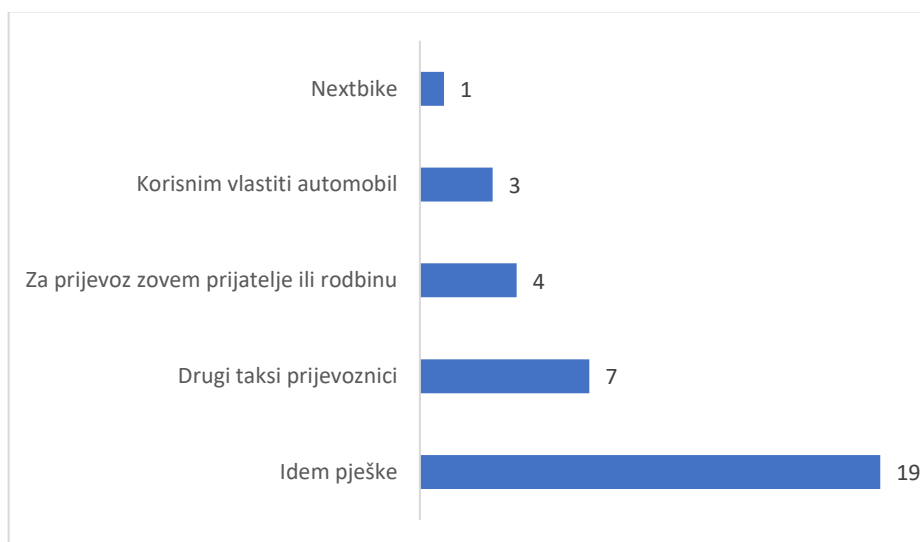


Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

Rezultati učestalosti korištenja Ubera razlikuju se od onih agencije Henda: 40% ispitanika u Hendaovom istraživanju odgovorilo je kako Uber koriste nekoliko puta tjedno, dok je u ovome radu taj iznos jednak 14,48%. Razlika se može objasniti putem strukture samih ispitanika: 95% njih u ovome istraživanju mlađi su od 36 godina (od kojih su većina studenti) te nemaju financijskih sredstava za učestalije korištenje Uberove usluge prijevoza. Hendaov je uzorak veći (1.741 ispitanika), ali sociodemografske karakteristike ispitanika nisu poznate.

Na pitanje „Ukoliko nema dostupnog UBER vozila čime se služite za nastavak putovanja?“ gdje su ispitanici imali mogućnost višestrukog odabira i opciju „Ostalo“ kojim im se omogućuje upisivanje vlastitog odgovora odgovorilo je 893 ispitanika. Od njih je 34 dodalo vlastiti odgovor. Tih su 34 odgovora klasificirani u pet kategorija: „Idem pješke“ u kojoj ispitanici uglavnom navode da ukoliko Uberovo vozilo nije dostupno najčešće pješake do odredišta s čak 19 odgovora; zatim „Drugi taksi prijevoznici“ u kojem ispitanici navode razne taksi servise koji nisu nabrojani, s ukupno 7 odgovora; „Za prijevoz zovem prijatelje ili rodbinu“ u kojemu ispitanici navode da pozivaju prijatelje, rodbinu ili partnera za prijevoz sa 4 odgovora; „Koristim vlastiti automobil“ sa 3 odgovora te je jedan ispitanik naveo „Nextbike“ kao sredstvo prijevoza ukoliko Uberovo vozilo nije dostupno. Pregled kategoriziranih odgovora koji su ispitanici sami dodali nalazi se na grafu 33.

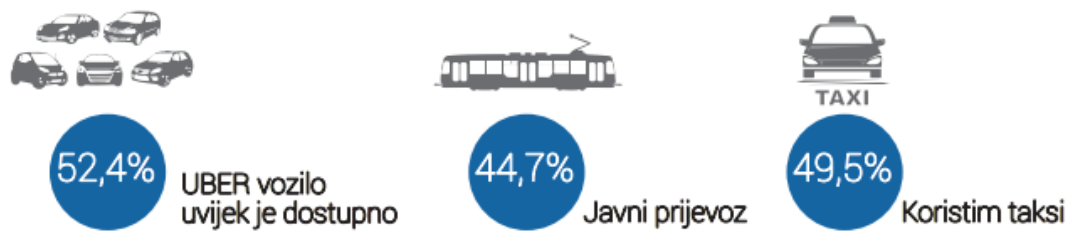
Graf 33 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika - što koristite ukoliko Uber nije dostupan



Izvor: primarno istraživanje

Od ponuđenih je odgovora na pitanje „Ukoliko nema dostupnog UBER vozila čime se služite za nastavak putovanja?“ najviše ispitanika (52,4%) odgovorilo da je Uber vozilo uvijek dostupno, pa ne koriste alternativna prijevozna sredstva. 44,7% ispitanika odgovorilo je da bi u slučaju da Uber vozilo nije dostupno koristili javni prijevoz, dok je 49,5% ispitanika odgovorilo da bi koristilo taksi.

Slika 19 Alternativno prijevozno sredstvo za ispitanike u odnosu na Uber



Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

Ovdje je bitno još jednom napomenuti da je čak 19 ispitanika odgovorilo „Idem pješke“ pod opciju ostalo, što upućuje na to da je navedena opcija trebala biti uključena u ponuđene odgovore.

Nadalje, od 49,5% ispitanika koji bi u slučaju nedostupnosti Uber vozila naručila taksi, 56,3% od njih odabralo bi Taxi Cammeo, 21,9% Eko Taxi i 21,7% Radio Taxi Zagreb.

Slika 20 Podjela ispitanika koji bi naručili taksi ukoliko nema Ubera po preferiranom taksi servisu

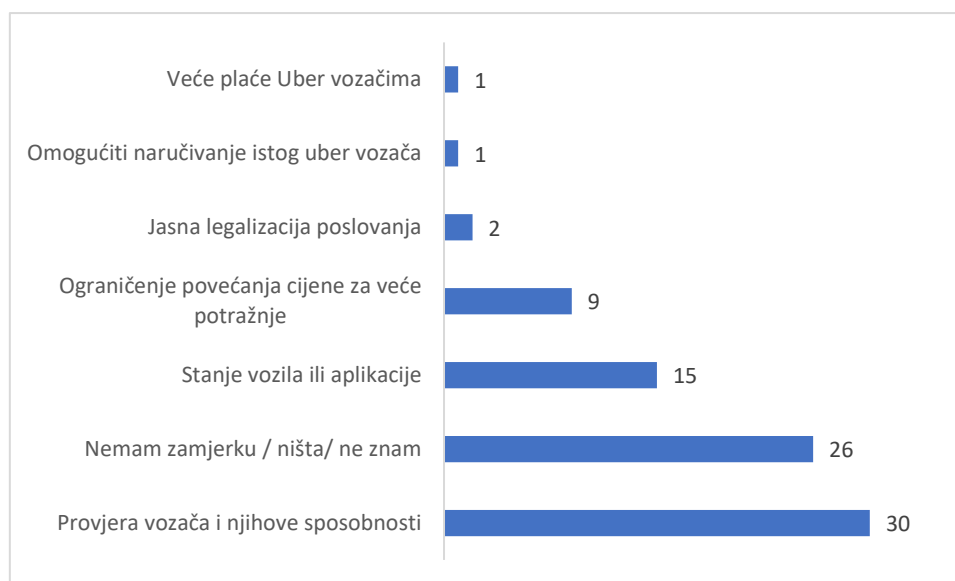


Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

5.4.3. Zadovoljstvo korisnika UBER uslugama

Na pitanje „Što bi UBER trebao poboljšati prilikom pružanja svojih usluga?“ koje je imalo mogućnost višestrukog odabira i opciju „Ostalo“ kojim se ispitanicima omogućuje upisivanje vlastitog odgovora odgovorilo je 861 ispitanika. Od njih je 89 dodalo vlastiti odgovor, od kojih su 84 odgovora klasificirani u sedam kategorija: „Provjera vozača i njihove sposobnosti“ u kojoj ispitanici uglavnom navode kako bi voljeli da se Uberovi vozači testiraju prije počinjanja s vožnjom te nabrojali neke od neugodnosti s čak 30 odgovora; zatim „Nemam zamjerku / ništa/ ne znam“ u kojem ispitanici većinom tvrde kako nemaju zamjerki na Uberovu uslugu, s ukupno 26 odgovora; „Stanje vozila ili aplikacije“ u kojemu ispitanici navode zamjerke na čistoću vozila, funkcioniranje aplikacije i slično sa 15 odgovora; „Ograničenje povećanja cijene za veće potražnje“ koje se odnosi na limitiranje *surge pricinga* za vrijeme povećanje potražnje sa 9 odgovora; te „Jasna legalizacija poslovanja“ s dva odgovora te „Omogućiti naručivanje istog Uber vozača“ i „Veće plaće Uber vozačima“ s po jednim odgovorom. Pregled kategoriziranih odgovora koji su ispitanici sami dodali nalazi se na grafu 34.

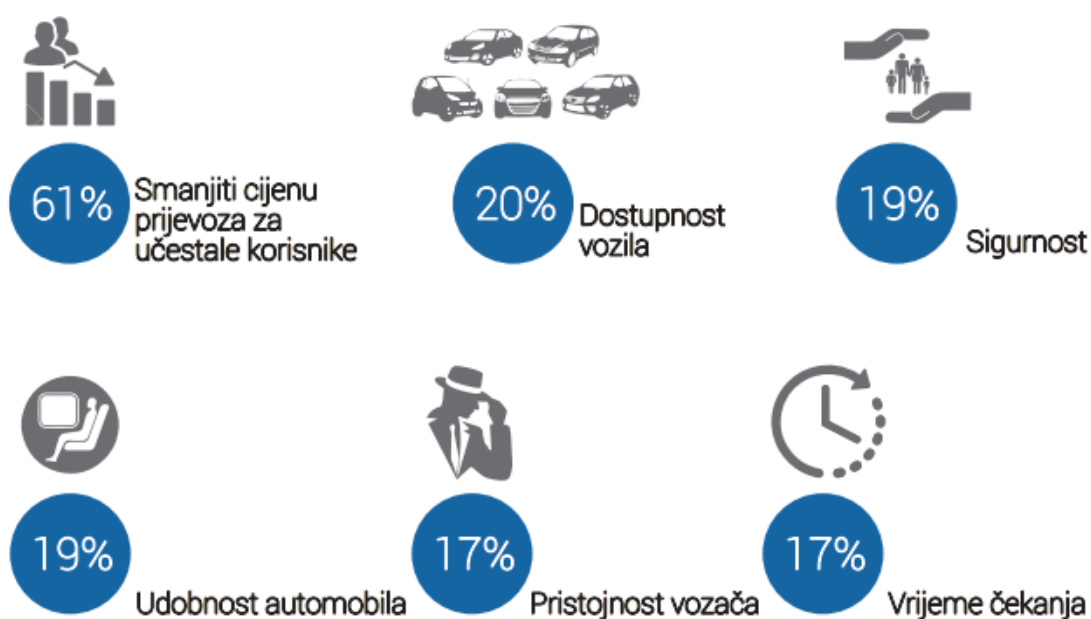
Graf 34 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika – poboljšanje Uber usluga



Izvor: primarno istraživanje

Od ponuđenih odgovora na pitanje „Što bi Uber trebao poboljšati prilikom pružanja svojih usluga?“, najviše je ispitanika (61%) odgovorilo da bi voljelo da Uber smanji cijenu prijevoza za učestale korisnike. U implementacijskom bi smislu taj odgovor vjerojatno značio uvođenje neke vrste programa lojalnosti. Svi su ostali odgovori imali 20% ili manje ispitanika, bolja dostupnost vozila (20%), sigurnost i udobnost po 19%, a pristojnost vozača i vrijeme čekanja 17%.

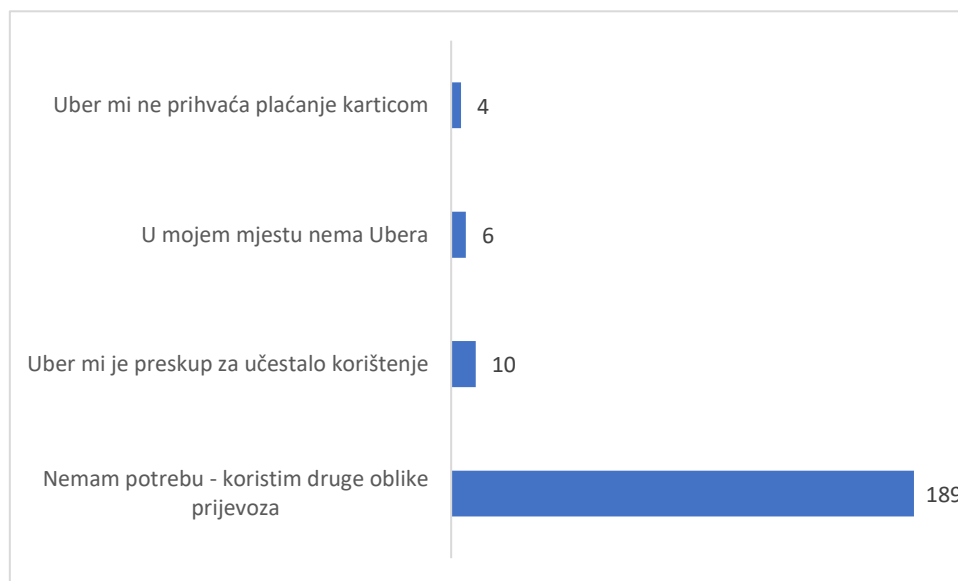
Slika 21 Što bi Uber trebao poboljšati po mišljenju ispitanika



Izvor: primarno istraživanje, izrada autora

Na pitanje „Koji su razlozi što Uber usluge ne koristite češće?“ koje je imalo mogućnost višestrukog odabira i opciju „Ostalo“ kojim se ispitanicima omogućava upisivanje vlastitog odgovora odgovorilo je 836 ispitanika. Od njih je čak 219 dodalo svoj vlastiti odgovor od kojih je 209 odgovora klasificirano u četiri kategorije: „Nemam potrebu - koristim druge oblike prijevoza“ u kojoj ispitanici navode kako nemaju potrebe za vožnju Uberom jer koriste vlastiti automobil ili javni prijevoz, biciklo i slično za potrebe svakodnevnoga putovanja. U ovu kategoriju ulazi čak zapanjujućih 189 odgovora. Sljedeća je kategorija „Uber mi je preskup za učestalo korištenje“ sa 10 odgovora, iako postoji gotovo identičan odgovor koji je inicijalno ponuđen (s 220 odgovora); zatim „U mojem mjestu nema Ubera“ u kojemu ispitanici ističu da Uber nije prisutan u mjestu u kojem najčešće borave, pa zato ne koriste češće Uber usluge sa 6 odgovora i na kraju „Uber mi ne prihvaća plaćanje karticom“ u kojem čak 6 ispitanika ističe da im u jednom trenutku nije funkcioniralo plaćanje karticom te zbog toga više ne koriste Uber usluge prijevoza. Pregled kategoriziranih odgovora koji su ispitanici sami dodali nalazi se na grafu 35.

Graf 35 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika - zašto Uber ne koristite češće



Izvor: primarno istraživanje

Broj ispitanika koji je na isto pitanje „Koji su razlozi što UBER usluge ne koristite češće?“ u ponuđenim odgovorima prepoznao svoje motive prikazani su u tablici 12. Može se uočiti da prednjače odgovori koji su ekonomskih motiva, pa su tako dva najčešća odgovora onaj koji se odnosi na problem *surge pricinga*, tj. naglog povišenja cijena prilikom povećane potražnje za koji 419 (50,1%) ispitanika tvrdi da ih odvraća od češće uporabe aplikacije. Drugi je glavni razlog zašto se Uber usluge ne koriste češće među ispitanicima previsoka cijena što tvrdi 220 (26,3%) ispitanika. U ovom odgovoru ispitanici zapravo uspoređuju cijenu učestalog korištenja Ubera s javnim prijevozom ili besplatnim putovanjem biciklom ili pješke, što se potvrđuje dijelom napisanih odgovora koji su prethodno analizirani.

Tablica 12 Analiza višestrukih odgovora - zašto ne koristite Uber češće

Koji su razlozi što UBER usluge ne koristite češće?		
Cijena UBER vožnje ponekad previše neočekivano skoči	419	50,1%
Cijena UBER vožnje mi je previsoka za učestalu uporabu	220	26,3%
Nisam siguran/-na koliko ću platiti vožnju	113	13,5%
Nemam UBER aplikaciju (vozim se UBERom jedino s drugima)	101	12,1%
Vozači/-ce nemaju sitan novac za vratiti ostatak	45	5,4%
Razina usluge nije na razini klasičnih taksi servisa	31	3,7%
Vozači/-ce su neljubazni/-e	28	3,3%

Izvor: primarno istraživanje

Zadovoljstvo Uberovom uslugom ispitano je kroz 22 tvrdnje. Ovim su pitanjem obuhvaćeni svi oni koji su naznačili da su bar jednom koristili Uberovu platformu za osobni prijevoz. Ispitanici su izrazili svoj stupanj slaganja s navedenim tvrdnjama na Likertovoj skali od 1 do 5, gdje 1 označava *uopće se ne slažem*, 2 označava *ne slažem se*, 3 *niti se slažem, niti se ne slažem*, 4 označava *slažem se* dok 5 označava *u potpunosti se slažem*.

Ispitanici su pozitivno reagirali na većinu postavljenih tvrdnji. Najviše se slažu s tvrdnjom kako je Uber povoljniji od konkurentskih prijevoznika (njih 85% s aritmetičkom sredinom u iznosu 4,34) te da Uber nudi pristupačne cijene usluge prijevoza (84% s aritmetičkom sredinom u iznosu 4,31). Cijena je, dakle, ključan razlog korištenja Uberove usluge. 83% ispitanika, nadalje, slaže se da su Uber i slične usluge korisne za hrvatski turizam, dok njih 80% tvrdi kako radije koriste Uber od usluga konkurentskih prijevoznika što je iznimno značajan podatak gledajući kontekst Uberove disrupcije tržišta. Velik udio ispitanika (njih 77%) želi vidjeti određeni oblik nagrade za lojalnost, odnosno učestalo korištenje Uberovih usluga.

Sukladno ranije iznesenim podacima o važnosti cjenovnih faktora pri odabiru prijevoznih sredstava (pa tako i same Uberove usluge), većina ispitanika (51%) ne bi bila spremna platiti više za *premium* prijevoz poput UberBLACK ili UberLUX usluge. Medijan u ovom slučaju iznosi 2, dok se aritmetička sredina nalazi na 2,53. Ispitanici time pokazuju kako im je prilikom odabira prijevoznog sredstava luksuz puno manje bitan od funkcionalnosti.

Nadalje, ispitanici su podijeljena mišljenja o korištenju Uberovih usluga nad uslugama javnog prijevoza: 40% ispitanika ne slaže se s tvrdnjom da bi radije koristili Uber od usluga javnog prijevoza, dok njih 35% tvrdi suprotno. 26% ispitanika nije sigurno. Aritmetička se sredina nalazi na 2,97, a medijan i mod oboje iznose 3. Slična se situacija može primijetiti i kod tvrdnji da Uber nudi udobnija vozila od konkurentskih prijevoznika te da ona pružaju više mjesta za prtljagu: 49% ispitanika u prvome slučaju nije sigurno u odgovor što se može protumačiti na način da ispitanici izravno ne percipiraju razlike u udobnosti vozila između konkurentskih prijevoznika, iako su udobnost generalno naveli kao bitan faktor pri odabiru metode prijevoza. U drugom je slučaju čak 58% ispitanika naznačilo kako nemaju jasan stav o tome pruža li Uber više mjesta za prtljagu. Cjelokupni su rezultati vidljivi u *tablici 13*

Tablica 13 Zadovoljstvo Uberovim uslugama - analiza tvrdnji

Tvrdnja	Stupanj slaganja					Aritmetička sredina	Standardna devijacija	Medijan	Mod
	1	2	3	4	5				
	Frekvencija ispitanika (%)								
Vjerujem UBERu kao poduzeću.	2%	5%	22%	36%	35%	3,98	0,97	4	4
Radije koristim UBER nego usluge konkurentskih prijevoznika.	2%	4%	14%	24%	56%	4,29	0,98	5	5
UBER nudi pristupačne cijene usluge prijevoza.	1%	2%	13%	33%	51%	4,31	0,84	5	5
Želim ostvariti dugoročni korisnički odnos s UBERom.	4%	10%	30%	28%	27%	3,63	1,12	4	3
UBER mi je najdraži oblik prijevoza.	7%	17%	30%	23%	24%	3,40	1,22	3	3
Smatram kako je UBER povoljniji od konkurentskih prijevoznika.	1%	2%	12%	31%	54%	4,34	0,87	5	5
UBER nudi udobnija vozila od konkurentskih prijevoznika.	6%	17%	49%	17%	11%	3,12	1,00	3	3
UBEROva vozila pružaju više mjesta za prtljagu.	7%	16%	58%	12%	7%	2,98	0,92	3	3
UBEROvi su vozači ljubazniji i zanimljiviji od konkurentskih prijevoznika.	4%	10%	39%	29%	19%	3,49	1,02	3	3
Atmosfera prilikom prijevoza UBERom ugodnija je od konkurencije.	3%	8%	37%	31%	21%	3,58	1,01	4	3
Osjećam se sigurno vozeći se UBERom.	2%	8%	26%	42%	22%	3,73	0,97	4	4
Dostupnost informacija o vozaču unutar UBER aplikacije pruža mi dodatnu sigurnost.	1%	5%	19%	34%	40%	4,07	0,95	4	5
Obično ne čekam dugo na UBERovo vozilo.	1%	3%	14%	39%	42%	4,18	0,88	4	5
UBEROva su vozila svugdje dostupna.	2%	8%	19%	37%	34%	3,94	1,00	4	4
Dostupnost vozila prilikom vremenskih nepogoda je na višoj razini od konkurentskih prijevoznika.	3%	10%	45%	25%	17%	3,45	0,98	3	3
Radije koristim UBER od usluga javnog prijevoza.	17%	23%	26%	16%	19%	2,97	1,35	3	3
Radije koristim UBER od usluga klasičnih taksi servisa.	3%	3%	13%	24%	57%	4,30	0,99	5	5
Bio/la bih spreman/na platiti više za prijevoz premium uslugama (UberBLACK, UberLUX, itd).	25%	26%	26%	13%	9%	2,53	1,24	2	3
Smatram da je UBER najpovoljniji oblik prijevoza pri kraćim rutama.	5%	9%	21%	26%	39%	3,86	1,17	4	5
Volio/-lжела bih da me UBER dodatno nagradi za učestalo korištenje usluga (npr. kartica lojalnosti)	2%	5%	16%	24%	53%	4,21	1,01	5	5
Koristim UBER radi uštede vremena.	3%	6%	20%	29%	42%	4,01	1,06	4	5
UBER i slične usluge korisne su za hrvatski turizam.	2%	4%	12%	24%	59%	4,35	0,93	5	5

Izvor: primarno istraživanje

Ispitanici su u drugom dijelu upitnika imali priliku odgovoriti na pitanje otvorenog tipa koje se odnosi na opis vlastitog najboljeg ili najgorog iskustva vožnje Uberom. Čak 466 od 894 ispitanika koji su koristili Uber usluge odgovorilo je na pitanje (nije ostavilo polje praznim). U tablici 14 neka su od najboljih i najgorih iskustava koje su ispitanici napisali.

Tablica 14 Najbolja i najgora iskustva prilikom vožnje Uberom

Nabolja iskustva	Najgora iskustva
je jer sam preko ubera upoznala svog sadašnjeg dečka :)	Vozač koji je inače samoprozvani „seks instruktor“ detaljno opisivao kako „pomaže“ svojim klijentima
za jednu noć muzeja vozači su dijelili krafne	Kada sam žurila na bus pa mi je vozač dao bombon „da se smirim“
zaboravila sam mobitel u autu i vozač me zvao i vratio se na lokaciju na kojoj me ostavio donijet mi ga	-vozač je dao puni gas u trenutku mog ulaska u automobil i uz vristanje suvozacu i mene na autu je nekako uspio stati prije zabijanja u ogradu pred nama (tek smo tada shvatili da nije pri sebi)
Vozač je bio ugodan,usli smo u zezanciju i pricu..zezali smo ga da cemo mu 1 dati jer "prisiljava" ljude na smijeh..pri izlasku je rekao da nema veze jer smo mu uljepšali vecer..naravno da je dobio najveću ocjenu..	Najgore iskustvo vožnje Uberom kada me je vozač, od nekih 60+ godina pozvao na druženje izuzev te vožnje...od šoka mu nisam znala odgovoriti nego sam samo izašla iz automobila...

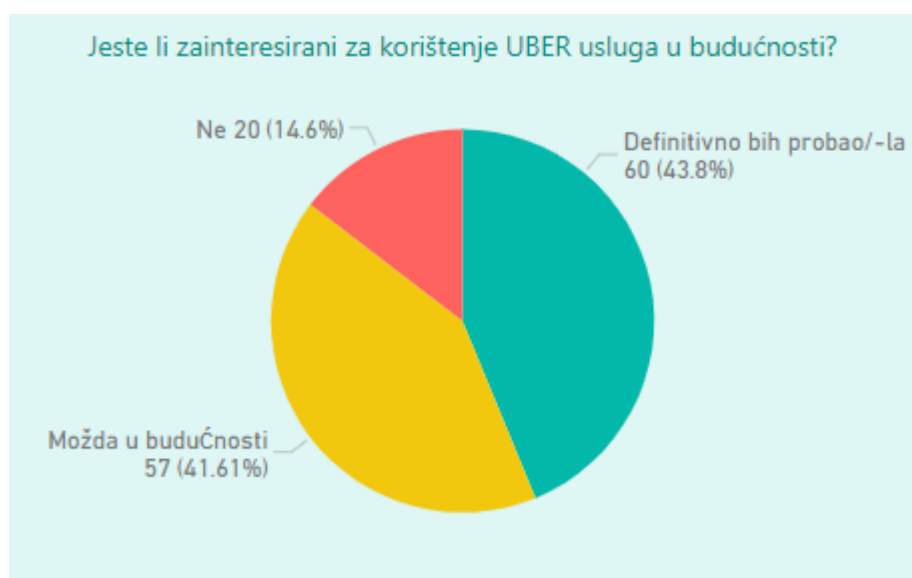
Izvor: primarno istraživanje

5.4.4. Razlozi nekorisćenja UBER usluga

137 ispitanika nikada nisu koristili Uberove usluge osobnog prijevoza. Naznačivši to u anketi, spomenuti su ispitanici odvedeni na poseban set pitanja o razlozima nekorisćenja Ubera.

Iz prvog se pitanja može vidjeti kako 60 ispitanika (43,8%) čvrsto stoji pri namu isprobavanja Uberovih usluga, dok njih 57 (41.61%) razmišlja o toj mogućnosti u budućnosti. 20 ispitanika (14,6%) odgovorilo je kako nisu zainteresirani koristiti Uber u budućnosti.

Graf 36 Zainteresiranost nekorisnika usluga Ubera za korišćenja usluga Ubera u budućnosti

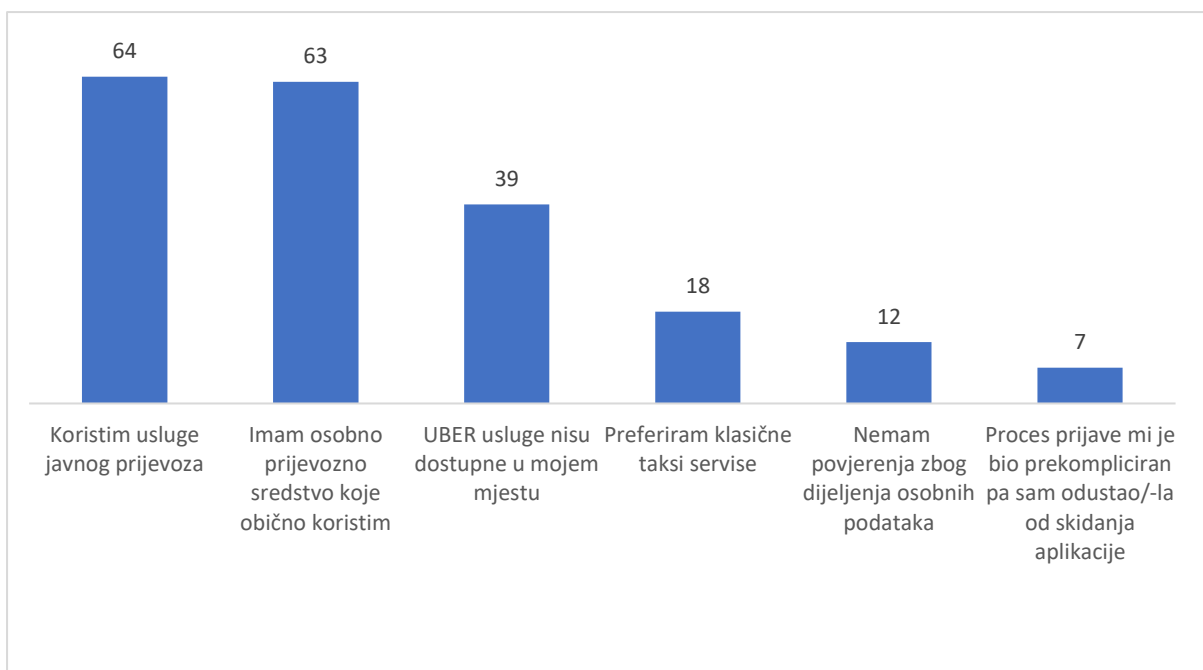


Izvor: primarno istraživanje

Glavni je razlog nekorisćenja Uberovih usluga dostupnost javnog prijevoza kojeg je odabralo 64 ispitanika, dok njih 63 koristi vlastiti automobil te im Uber nije potreban. 39 ispitanika navodi kako Uberove usluge nisu dostupne u njihovim mjestima, dok 18 ispitanika preferira korištenje klasičnih taksi servisa. Nadalje, 12 ispitanika nema povjerenja u Uber glede zaštite osobnih podataka, dok njih 7 smatra kako je proces prijave prekomplikiran te su odustali od skidanja aplikacije.

Neki su od razloga izdvojenih u polju vlastitih odgovora „*Nemam potrebe za vožnjom, svuda mogu pješice*“. Samo troje ispitanika ističe nedostatak formalnog obrazovanja vozača, izostanak licenci i problem osiguranja u slučaju nezgode.

Graf 37 Razlozi nekorisćenja Uber usluga



Izvor: primarno istraživanje

5.5. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja

Većina dosad provedenih istraživanja u području ekonomije dijeljenja koristila je kvantitativno istraživanje i kvalitativnu analizu. U ovom radu u svrhu utvrđivanja primarnog cilja rada provedeno je kvantitativno istraživanje, a čiji je uzorak činilo 1052 ispitanika. Kao instrument istraživanja korišten je anketni upitnik sastavljen od pitanja i tvrdnji korišten u prethodno provedenim istraživanjima. No, zasigurno da postoje i neki drugi čimbenici zadovoljstva korisnika usluga koji nisu bili obuhvaćeni provedenim istraživanjem. Svakako kao ograničenje provedenog istraživanja treba istaknuti i činjenicu da je istraživanje provedeno slanjem anketnog upitnika elektroničkom poštom kao i postavljanjem na Facebook stranice fakulteta, visokih škola i veleučilišta na području Republike Hrvatske. Navedeno je rezultiralo dominacijom mladih ispitanika, a s druge strane način prikupljanja podataka onemogućio je sudjelovanje u istraživanju osobama koje nemaju pristup internetu.

Upravo stoga buduća istraživanja trebala bi se provoditi i direktnim kontaktom s ispitanicima kako bi se omogućilo da u istom sudjeluju svi bez obzira imaju li ili nemaju pristup internetu. S druge strane, svakako bi se u budućnosti čak i u slučaju provođenja ankete online trebalo usmjeriti i na druge dobne skupine kako bi se u konačnici moglo utvrditi postoje li razlike u stavovima glede korištenja usluge prijevoza na zahtjev ovisno o dobi korisnika.

Fokus u ovome radu prilikom provedbe primarnog istraživanja bio je stavljen na ekonomiju dijeljenja u prijevozu, preciznije, usmjeren je bio isključivo na ispitivanje stavova korisnika o uslugama isključivo jednog pružatelja usluga prijevoza na zahtjev – Ubera. U budućim istraživanjima trebalo bi se usmjeriti i na ispitivanje stavova i o drugim ekonomije dijeljenja, kako u transportu tako i u drugim sektorima. U budućnosti bi se također moglo fokusirati na istraživanje ekonomije dijeljenja s aspekta ponude. Ispitujući pružatelje usluga u Republici Hrvatskoj rezultati bi se mogli usporediti s međunarodnim istraživanjima kako bi se u konačnici mogao donijeti opći zaključak o stavovima korisnika o ekonomiji dijeljenja u prijevozu u Republici Hrvatskoj.

Ekonomija dijeljenja u Republici Hrvatskoj nije zastupljena samo u prijevozu već je prisutna i uslugama smještaja, a već i postoje najave njenog širenja i u druga područja. Uzevši to u obzir, preporuka bi bila da se provede istraživanje koje će generalno analizirati stavove korisnika o ekonomiji dijeljenja u Republici Hrvatskoj.

6. ZAKLJUČAK

Ekonomija dijeljenja omogućena je digitalnom transformacijom i napretkom u tehnologijama te predstavlja nove poslovne modele koje koji disruptiraju postojeća tržišta. Izuzetno je važno, stoga, istraživati te velike promjene kako bi se stekao dubinski uvid u ponašanje i preferencije korisnika ekonomije dijeljenja jer su oni ti koji oblikuju buduća kretanja na svijetskom tržištima. Iz navedenih je razloga stvorena ideja za potrebom pisanja ovoga rada kojemu je cilj objasniti potrošačke odluke mladih u sklopu platformi kolaborativne potrošnje u Hrvatskoj. Za potrebu je rada provedeno empirijsko istraživanje.

Cilj empirijskog istraživanja bio je ispitati mlade korisnike platformi ekonomije dijeljenja u prijevozu o njihovim potrošačim navikama te steći jasan uvid u faktore koji utječu na odabir prijevoznih sredstava i samih metoda prijevoza. Iz priloženih je rezultata vidljivo kako mladi korisnici najviše pažnje pridodaju cijenovnim faktorima kod odabira prijevoznih sredstava. Nadalje, Uberove usluge osobnog prijevoza preferirani su odabir većini ispitanika što potvrđuje silu disrupcije poduzeća na domaćem tržištu. Mlađe su generacije mnogo sklonije korištenju inovativnih platformi ekonomije dijeljenja te novih tehnologija, ali i dalje s rezervom promatraju koncept velikih inovacija u prijevozu poput samovozećih automobila.

Rezultati istraživanja mogu pružiti vrijedne informacije pružateljima usluga u području ekonomije dijeljenja o zadovoljstvu korisnika pružanim uslugama i kako ih poboljšati. Snaga cijenovnog faktora ovdje ponovno izlazi na vidjelo: iako većina ispitanika koristi platforme ekonomije dijeljenja zbog povoljnijih cijena, većina bi voljela vidjeti još niže cijene. Ravnomjernija alokacija ograničenih resursa moguća je još snažnijom integracijom korisnika, što u konačnici može upravo rezultirati nižim cijenama. Pružatelji usluga ekonomije dijeljenja, u konačnici, ove rezultate mogu upotrijebiti pri daljnjem razvoju i unaprijeđenju svojih usluga.

LITERATURA

- Anderson, M., Smith, A. (2016) Pew Research Center, *Q&A: The impact and evolution of the sharing economy*, [online]. Dostupno na: <http://www.pewresearch.org/fact-tank/2016/05/23/qa-the-impact-and-evolution-of-the-sharing-economy/> [27. travanj 2018.]
- Asmi, F., He, T., Zhou, R., Han, F. (2016) Factors affecting customer satisfaction and intentions to adopt m-service in China, *2016 IEEE 13th International Conference on e-Business Engineering (ICEBE)*, str. 305-310.
- Automotivetechnologies.com (2016). *Car Sharing: Car and Ride Sharing Technology Explained*, [online]. Dostupno na: <http://www.automotivetechnologies.com/car-sharing>, [05. travanj 2018]
- Ballús-Armet, I., Shaheen, S.A., Clonts, K., Weinzimmer, D. (2014) Peer-to-Peer Carsharing: Exploring Public Perception and Market Characteristics in the San Francisco Bay Area, California, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2416, str. 27-36.
- Belk, R. (2014) You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online, *Journal of Business Research*, 67 (8), 1595–1600
- Benoit, S., Baker, T. L., Bolton, R. N., Gruber, T., Kandampully, J. (2017) A triadic framework for collaborative consumption (CC): Motives, activities and resources & capabilities of actors, *Journal of Business Research*, 79, str. 219-227.
- Berdinis, E. (2018) *Uber Freight Plus—a new level of opportunity for our carriers*. [online] Dostupno na: <https://www.uber.com/newsroom/uber-freight-plus%E2%80%8A-%E2%80%8Aa-new-level-opportunity-carriers/> [21. travanj 2018.]
- Bjelinski Radić, I. (2017) Novi oblici rada kao suvremeni izazov za radno pravo – slučaj Uber, *Zbornik Pravnog fakultet Sveučilišta u Rijeci*. 38(2), str. 881-905.
- BlaBlaCar, (2018) *Click. Go. Together*, [online]. Dostupno na: <https://www.blablacar.com/> [17. travanj 2018.]
- Blevins, J. (2017) License to Uber: Using Administrative Law to Fix Occupational Licensing, *UCLA Law Review*, 64 (4), str. 844-901.

Botsman, R. (2013) Fact Company, *The sharing economy lacks a shared definition*, [online]. Dostupno na: <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>, [30. ožujak 2018.]

Botsman, R., Rogers, R. (2010) *What's mine is yours. The Rise of Collaborative Consumption*, New York: Harper Collins

Brescia, R. H. (2016) Uber for Lawyers: The Transformative Potential of a Sharing Economy Approach to the Delivery of Legal Services, *Buffalo Law Review*, 64 (4), str. 745-836.

Calo, R., Rosenblat, A. (2017) The Taking Economy: User, Information, and Power, *Columbia Law Review*, 117 (6), str. 1623-1690.

Cao, D. (2017) Regulation Through Deregulation: Sharing Economy Companies Gaining Legitimacy by Circumventing Traditional Frameworks, *Hastings Law Journal*, 68 (5), str. 1085-1110.

Car2Go, (2018) *Car2go is proud to share*, [online]. Dostupno na: <https://www.car2go.com/US/en/> [17. travanj 2018.]

Chen, M. K., Sheldon, M. (2016) Dynamic Pricing in a Labor Market: Surge Pricing and Flexible Work on the Uber Platform, *EC'16: Proceedings of the 2016 ACM Conference on Economics and Computation*, str. 455-455.

Clewlow R.R., Mishra G.S. (2017) *Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States*. Znanestveni rad. University of California.

Cockayne, D. G. (2016) Sharing and neoliberal discourse: The economic function of sharing in the digital on-demand economy, *Geoforum*, 77, str. 73-82.

Cohen, B., Kietzmann, J. (2014) Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy, *Organization & Environment*, 27 (3), str. 279-296.

Competition & Consumer Commission Singapore (2018) *Uber/Grab merger: CCCS Issues Interim Measures Directions*, [online] Dostupno na: https://www.gov.sg/~sgpcmedia/media_releases/cccs/press_release/P-20180413-1/attachment/Media%20Release%20Uber%20Grab%20final%20IMD.pdf [20. travanj 2018.]

Corona-Trevino, L. (2017) Technology Management of Capital Assets and Risks in the Service Sharing Economy: Cases of Uberization of Crowdfunding and Transportation in

Mexico, *2017 Portland International Conference on Management of Engineering and Technology (PICMET)*, str. 200-207.

Deloitte (2016) *What's ahead for fully autonomous driving: Consumer opinions on advanced vehicle technology*. [online] Dostupno na:

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/manufacturing/us-manufacturing-consumer-opinions-on-advanced-vehicle-technology.pdf> [18. travanj 2018.]

Deloitte (2018) *Great expectations: Insights exploring new automotive business models and consumer preferences*. [online] Dostupno na:

https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4400_a-reality-check-on-advanced-vehicle-technologies/4206_Global-Auto-Supplement.pdf [17. travanj 2018.]

Dictionary.com (2018) *Ridesharing*, [online]. Dostupno na:

<http://www.dictionary.com/browse/ridesharing>, [05. travanj 2018.]

Driegert, B. (2017) *Introducing more of what you want on Uber Freight*. [online] Dostupno na: <https://www.uber.com/newsroom/uberfreightexpansion/> [21. travanj 2018]

Dudley, G., Banister, D., Schwanen, T. (2017) The Rise of Uber and Regulating the Disruptive Innovator, *The Political Quarterly*, 88 (3), str. 492-499.

Dumančić, K., Križanić, J. (2017) Do we need a ride or where does the Uber case lead us? *Proceedings of The International Scientific Conference Trade Perspectives 2017: specialization and Customer Centered Retailing*, str. 159-176.

Edelman, B. (2015) Whither Uber?: Competitive Dynamics in Transportation Networks, *Competition Policy International*, 11 (1), str. 30-37.

Einav, L., Farronato, C., Levin, J. (2015) Peer-to-Peer Markets, *Annual Review of Economics*, 8 (1), str. 615-635

Enjoy, (2018) *Everything you need to know to get the best out of Enjoy*, [online]. Dostupno na: <https://enjoy.eni.com/en/roma/istruzioni> [17. travanj 2018.]

Europska komisija, (2016) *Europski program za ekonomiju suradnje*, [online]. Dostupno na: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/hr/renditions/pdf> [12. ožujak 2018.]

Europski i gospodarski socijalni odbor (2016a) *Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o temi 'Ekonomija dijeljenja i samoregulacija'* [online]. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52016AE0933>, [12. travanj 2018.]

Europski i gospodarski socijalni odbor (2016b) *Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora 'Učinci digitalizacije na uslužne djelatnosti i zapošljavanje u okviru industrijskih promjena'* [online]. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52015AE0765>, [12. travanj 2018.]

Europski odbor regija (2016) *Mišljenje Europskog odbora regija – Lokalna i regionalna dimenzija ekonomije dijeljenja* [online]. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52015IR2698>, [12. travanj 2018.]

EY (2017) *The evolution in self-driving vehicles: Trends and implications for the insurance industry*. [online] Dostupno na: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-self-driving-vehicle-v2/\\$File/ey-self-driving-vehicle-v2.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-self-driving-vehicle-v2/$File/ey-self-driving-vehicle-v2.pdf) [16. travanj 2018.]

EY, (2015) *The rise of the sharing economy*, [online]. Dostupno na: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-the-rise-of-the-sharing-economy/\\$FILE/ey-the-rise-of-the-sharing-economy.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-the-rise-of-the-sharing-economy/$FILE/ey-the-rise-of-the-sharing-economy.pdf), [27. travanj 2018.]

Feng, G., Kong, G., Wang, Z. (2017). We Are on the Way: Analysis of On-Demand Ride Hailing Systems, *SSRN Electronic Journal*, str. 1-36

Financial Times (2018) *Uber to expand UberEats food delivery to 100 new cities*, [online] Dostupno na: <https://www.ft.com/content/7405bb94-230b-11e8-add1-0e8958b189ea> [10. travanj 2018]

Flores, O., Rayle, L. (2017) How cities use regulation for innovation: the case of Uber, Lyft and Sidecar in San Francisco, *World Conference on Transport Research - WCTR 2016*, 25, str. 3756-3768.

Forbes (2018) *Breaking Down Uber's Valuation: An Interactive Analysis*, [online]. Dostupno na: <https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2018/02/22/breaking-down-ubers-valuation-an-interactive-analysis/#6f139e94785c> [02. svibanj 2018]

Frechette, M. (2016) Peer-To-Peer Collaborative Consumption, *Social Distance*, str. 1-116.

Fujita J. (2016). *Two to Tango, please: Uber finally makes inroads in aging Japan*, [online] Dostupno na: <https://www.reuters.com/article/us-uber-japan-idUSKCN0YO2Y7> [21. ožujak 2018.]

Furuhata, M. et al. (2013) Ridesharing: The state-of-the-art and future directions, *Transportation Research Part B: Methodological*, 57, str. 28-46.

Gargiulo, E., Giannantonio, R., Guercio, E., Borean, C., Zenezini, G. (2015) Dynamic ride sharing service: are users ready to adopt it?, *6th International Conference on Applied Human Factors and Ergonomics (AHFE 2015) and the Affiliated Conferences, AHFE 2015*, 3, str. 777-784.

Geisser, L. (2016) Risk, reward, and responsibility: A call to hold Uberx, lyft, and other transportation network companies vicariously liable for the acts of their drivers, *Southern California Law Review*, 89 (2), str. 317-358.

Gloss, M., McGregor, M., Brown, B. (2016) Designing for Labour: Uber and the On-Demand Mobile Workforce, *34th Annual CHI Conference on Human Factors in Computing Systems, CHI 2016*, str. 1632-1643.

Gobble, M.,M. (2017) Defining the Sharing Economy, *Research-Technology Management*, 60 (2), str. 59-63

Greater Greater Washington. (2016). *The AP bans the term "ride-sharing" for Uber & Lyft*. [online]. Dostupno na: <https://ggwash.org/view/36979/the-ap-bans-the-term-ride-sharing-for-uber-lyft>, [05. travanj 2018.]

Guo, R., Liu, Z., Cai, J. (2016) Research on Effectiveness of Ride-sharing Service in China Based on PEST Analysis, *Proceedings of the International Conference on Promotion of Information Technology (ICPIT 2016)*, 66, str. 100-105.

Hall, J., Kendrick, C., Nosko, C. (2015) *The Effects of Uber's Surge Pricing: A Case Study*. [online] Dostupno na: http://economicsforlife.ca/wp-content/uploads/2015/10/effects_of_ubers_surge_pricing.pdf [08. travanj 2018.]

Hasan, R. Birgach, M. (2016) Critical Success Factors behind the Sustainability of the Sharing Economy, *2016 IEEE 14th International Conference on Software Engineering Research, Management and Applications (SERA)*, str. 287-293.

Hawapi, M. W., Sulaiman, Z., Kohar, U. H. A., Abu Talib, N. (2017) Effects of Perceived Risks, Reputation and Electronic Word of Mouth (E-WOM) on Collaborative Consumption of Uber Car Sharing Service, *5th International Conference on Manufacturing, Optimization, Industrial and Material Engineering*, 215 (1), str. 144-152.

Henten A. H., Windekilde I. M. (2015) Transaction costs and the sharing economy, *INFO*, 18 (1), str. 1-15.

Hira, A., Reilly, K. (2017) The Emergence of the Sharing Economy: Implications for Development, *Journal of Developing Societies*, 33 (2), str. 175-190.

Index.hr (2017) *Svjetska premijera u Hrvatskoj UberBoat od 26. lipnja na Jadranu, pogledajte cijene*, [online]. Dostupno na: <http://www.index.hr/vijesti/clanak/svjetska-premijera-u-hrvatskoj-uberboat-od-26-lipnja-na-jadranu-pogledajte-cijene/976324.aspx>, [28. travanj 2018.]

ING, (2015) *What's mine is yours – for a price. Rapid growth tipped for the sharing economy*, [online]. Dostupno na: <https://www.ing.com/web/file?uuid=4af2bba8-262e-474f-b8f2-9b3235731f78&owner=b03bc017-e0db-4b5d-abbf-003b12934429&contentid=34649>, [25. travanj 2018.]

Ivezić, B. (2017) *Ministarstvo gospodarstva: Uber treba riješiti kroz reformu tržišta usluga* [online]. Dostupno na: <http://www.poslovni.hr/hrvatska/ministarstvo-gospodarstva-uber-treba-rijesiti-kroz-reformu-trzista-usluga-329815>, [16. travanj 2018.]

Jia, Y., Xu, W., Liu, X. (2016) An Optimization Framework For Online Ride-sharing Markets, *2017 IEEE 37th International Conference on Distributed Computing Systems (ICDCS 2017)*, str. 826-836

Jones, B.O. (2017). *Consumer Behaviour, Disruptive Innovation in the Public Transport, Uber and the Taxi industry* [online] Dostupno na: <https://www.lsbm.ac.uk/assets/pdf/wps/dec-2017/Paper-5-Brian-Jones.pdf> [01. travanj 2018.]

Kasraoui, S. (2018) *Uber to Shut Down Its Services in Morocco*, [online] Dostupno na: <https://www.morocoworldnews.com/2018/02/240945/uber-shut-services-morocco/> [01. travanj 2018.]

Kendall, M. (2016) *Uber launches new food delivery app*, [online] Dostupno na: <https://phys.org/news/2016-03-uber-food-delivery-app.html> [08. travanj 2018.]

- Khosrowshahi, D. (2018) *A New Future for Uber and Grab in Southeast Asia*. Dostupno na: <https://www.uber.com/newsroom/uber-grab/> [20. travanj 2018.]
- Knezović, G. (2017) *Uber i Locodels: Pokretači ekonomije dijeljenja* [online]. Dostupno na: <http://mreza.bug.hr/uber-i-locodels-pokretaci-ekonomije-dijeljenja/>, [16. travanj 2018.]
- Kolić, J. (2016) *Infografika: Preko 70 posto Hrvata voli Uber zbog jednostavnosti – plaćanja, ali i naručivanja!*, [online]. Dostupno na: <http://www.netokracija.com/uber-korisnici-istrazivanje-123342>, [27. travanj 2018.]
- Kolić, J. (2017) *UberBoat od 26.06. u Hrvatskoj: Vožnja od Hvara do Splita za do 8 osoba 2600 kuna*, [online]. Dostupno na: <http://www.netokracija.com/uberboat-hrvatska-137548>, [26. travanj 2018.]
- Laslavić, Ž. (2015) *Modeli ekonomije dijeljenja prisutni u Hrvatskoj* [online]. Dostupno na: <https://lider.media/aktualno/tvrtke-i-trzista/poslovna-scena/modeli-ekonomije-dijeljenja-prisutni-u-hrvatskoj/>, [22. travanj 2018.]
- Laurell, C., Sandstrom, C. (2016) Analysing Uber in social media—disruptive technology or institutional disruption?, *International Journal of Innovation Management*, 20 (5), str. 1-19.
- Laurell, C., Sandstrom, C. (2017) The sharing economy in social media: Analyzing tensions between market and non-market logics, *Technological Forecasting and Social Change*, 125, str. 58-65.
- Lazo L. (2015). *Uber turns 5, reaches 1 million drivers and 300 cities worldwide. Now what?* [online] Dostupno na: <https://www.washingtonpost.com/news/dr-gridlock/wp/2015/06/04/uber-turns-5-reaches-1-million-drivers-and-300-cities-worldwide-now-what/> [21. ožujak 2018.]
- Le Vine, S., Zolfaghari, A., Polak J. (2014) *Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities*. Bruxelles: European Automobile Manufacturers Association
- Leighton, P. (2016) Professional self-employment, new power and the sharing economy: Some cautionary tales from Uber, *Journal of Management & Organization*, 22 (6), str. 859-874.
- Lessig, L. (2008) *Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy*, London W1D 3QY: Bloomsbury Academic

- Loic (2015) *Uber Zagreb: Rezultati nakon prva dva tjedna #HvalaZagreb*, [online]. Dostupno na: <https://www.uber.com/hr/newsroom/uber-zagreb-rezultati-nakon-prva-dva-tjedna-hvalazagreb/>, [27. travanj 2018.]
- Loose, W. (2016). *Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet*. Berlin: Bundesverband CarSharing. [online] Dostupno na: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/alles_ueber_carsharing/pdf/endbericht_bcs-eigenprojekt_final.pdf [10. travanj 2018.]
- Luckner, N., Fitzpatrick, G., Werner, K., Subasi, O. (2015) Setting up and Running a Sharing Service: an Organisational Perspective, *Interaction Design and Architecture(s)*, 24, str. 63-80.
- Malin, B. J., Chandler, C. (2017) Free to Work Anxiously: Splintering Precarity Among Drivers for Uber and Lyft, *Communication, Culture & Critique*, 10 (2), str. 382-400.
- Manyika, J. et al. (2016) McKinsey Global Institute, *Independent work: Choice, necessity, and the gig Economy*, [online]. Dostupno na: <https://goo.gl/5EKfV1>, [25. travanj 2018.]
- McCarthy, N. (2018) Forbes, *Is Airbnb Really Cheaper Than A Hotel Room In The World's Major Cities?*, [online]. Dostupno na: <https://goo.gl/YfgP5t>, [25. travanj 2018.]
- Medak, T. (2017) *Od ekonomije dijeljenja do dijeljene eksploatacije* [online]. Dostupno na: <http://www.bilten.org/?p=17570>, [22. travanj 2018.]
- Moehlmann, M. (2015) Collaborative consumption: determinants of satisfaction and the likelihood of using a sharing economy option again, *Journal of Consumer Behaviour*, 14 (3), str. 193-207.
- Morgan, B., Kuch, D. (2015) Radical Transactionalism: Legal Consciousness, Diverse Economies, and the Sharing Economy, *Journal of Law And Society*, 42 (4), str. 556-587.
- Münzel, K., Boon, W., Frenken, K., Vaskelainen, T. (2017) Carsharing business models in Germany: characteristics, success and future prospects, *Information Systems and e-Business Management*, str. 1-21.
- Narodne novine (2012) *Zakon o fiskalizaciji, broj 133, Zagreb: Narodne novine d.d.* [online]. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/548/Zakon-o-fiskalizaciji-u-prometu-gotovinom>, [23. travanj 2018.]

Narodne novine (2014) *Zakon o elektroničkoj trgovini, broj 30, Zagreb: Narodne novine d.d.* [online]. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/199/Zakon-o-elektroni%C4%8Dkoj-trgovini>, [23. travanj 2018.]

Ndubisi, N. O., Ehret, M., Wirtz, J. (2016) Relational Governance Mechanisms and Uncertainties in Nonownership Services, *Psychology & Marketing*, 33 (4), str. 250-266.

Nie, Y. (2017) How can the taxi industry survive the tide of ridesourcing? Evidence from Shenzhen, China, *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 79, str. 242-256.

Nijland, H., van Meerkerk, J. (2017) Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands, *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, str. 84-91.

Nishino, N., Takenaka, T., Takahashi, H. (2017) Manufacturer's strategy in a sharing economy, *CIRP Annals-Manufacturing Technology*, 66 (1), str. 409-412.

Nnaji-for, P. (2017) The New Sharing Economy: Creation of a New Serfdom?, *Perspectives on Global Development and Technology*, 16, str. 297-314.

Novikova, O. (2017) The Sharing Economy and the Future of Personal Mobility: New Models Based on Car Sharing, *Technology Innovation Management Review*, 7 (8), str. 27-31.

Olmstead, K., Smith A. (2016) Pew Research Center, *How Americans define the sharing economy*, [online]. Dostupno na: <http://www.pewresearch.org/fact-tank/2016/05/20/how-americans-define-the-sharing-economy/>, [30. ožujak 2018.]

O'Toole, J. i Matherne, B. (2017) Uber: Aggressive management for growth, *The CASE Journal*, 13 (4), str. 561-586.

Pfeffer-Gillett, A. (2016) When "Disruption" Collides with Accountability: Holding Ridesharing Companies Liable for Acts of Their Drivers, *California Law Review*, 104 (1), str. 233-266.

Pollard, H., Somerville, H. (2017) *Volvo Cars to supply Uber with up to 24,000 self-driving cars.* [online] Dostupno na: <https://www.reuters.com/article/us-volvocars-uber/volvo-cars-to-supply-uber-with-up-to-24000-self-driving-cars-idUSKBN1DK1NH> [17. travanj 2018.]

Posen, H. A. (2015) Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber?, *Iowa Law Review*, 101 (1), str. 405-433.

Poslovni.hr (2017) *Uber uveo novu uslugu za posjetitelje zagrebačkog Adventa*, [online].

Dostupno na: <http://www.poslovni.hr/after5/uber-uveo-novu-uslugu-za-posjetitelje-zagrebackog-adventa-335103>, [26. travanj 2018.]

Prieto, M., Baltas, G., Stan, V. (2017) Car sharing adoption intention in urban areas: What are the key sociodemographic drivers?, *Transportation Research Part A: Policy And Practice*, 101, str. 218-227.

Puschmann, T., Alt, R. (2016) Sharing Economy, *Business & Information Systems Engineering*, 58 (1), str. 93-99

PwC, (2015) *Consumer Intelligence Series: The sharing economy*, [online]. Dostupno na: <https://www.pwc.com/us/en/services/consulting/library/consumer-intelligence-series/sharing-economy.html>, [25. travanj 2018.]

PwC, (2016) *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*, [online]. Dostupno na: <https://goo.gl/NBV2N>, [25. travanj 2018.]

PwC, (2018) *Share Economy 2017: The New Business Model*, [online]. Dostupno na: <https://www.pwc.de/de/digitale-transformation/share-economy-report-2017.pdf>, [25. travanj 2018.]

Rai, H. B., Verlinde, S., Merckx, J., Macharis, C. (2017) Crowd logistics: an opportunity for more sustainable urban freight transport?, *European Transport Research Review*, 9 (3), str. 1-13.

Raval, N., Dourish, P. (2016) Standing Out from the Crowd: Emotional Labor, Body Labor, and Temporal Labor in Ridesharing, *The 19th ACM Conference on Computer-Supported Cooperative Work and Social Computing (CSCW 2016)*, str. 97-107.

Rayle, L., Dai, D., Chan, N., Cervero, R., Shaheen, S. (2016) Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco, *Transport Policy*, 45, str. 168-178.

Reuters. (2018) *Court orders suspension of Uber services in Slovakia*, [online] Dostupno na: <https://www.reuters.com/article/us-slovakia-uber/court-orders-suspension-of-uber-services-in-slovakia-idUSKBN1H31D4> [01. travanj 2018.]

Rosenblat, A., Stark, L. (2016) Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers, *International Journal of Communication* 10, str. 3758–3784.

Rosenblat, Alex; Levy, Karen E. C.; Barocas, Solon; Hwang, Tim (2017) Discriminating Tastes: Uber's Customer Ratings as Vehicles for Workplace Discrimination, *Policy & Internet*, 9 (3), str. 256-279.

Schor, J. (2016) Debating the Sharing Economy, *Journal of Self-Governance and Management Economics*, 4 (3), str. 7-22.

Shaed, S. (2017) *Uber's food-delivery company is outgrowing the taxi business in some cities.* [online] Dostupno na: <http://www.businessinsider.com/ubereats-is-outgrowing-uber-in-some-cities-2017-12> [08. travanj .2018.]

Smith, A. (2016) Pew Research Center, *Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy*, [online]. Dostupno na: <http://www.pewinternet.org/2016/05/19/the-new-digital-economy/> [27. travanj 2018.]

Sovani, A., Chandana (Chandi) J., (2017) "How should Canadian tourism embrace the disruption caused by the sharing economy?", *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 9 (4), str. 464-470.

Strukić, S. (2018) *Taksi tržište. Ove brojke najbolje dočaravaju koliko je Uber postao moćan u Hrvatskoj*, [online]. Dostupno na: <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/ove-brojke-najbolje-docaravaju-koliko-je-uber-postao-mocan-u-hrvatskoj-foto-20180125>, [27. travanj 2018.]

Sučec, N. (2017) Gdje Uber dođe, više ništa nije isto, *Svijet osiguranja*, *Svijet osiguranja*, [online], 19(7). Dostupno na: <http://www.svijetosiguranja.eu/hr/clanak/2017/9/gdje-uber-dode-vise-nista-nije-isto.1633,21668.html>, [27. travanj 2018.]

Sundararajan, A. (2013) Harvard Business Review, *From Zipcar to Sharing Economy*, [online]. Dostupno na: <https://hbr.org/2013/01/from-zipcar-to-the-sharing-eco>, [17. travanj 2018.]

Sundararajan, A. (2016) *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, Cambridge, Massachusetts: MIT Press

Škrlec, D. (2015) *Što je 'Sharing economy' ili tzv. Ekonomija dijeljenja?*, [online]. Dostupno na: <https://www.davor-skrlec.eu/sto-je-sharing-economy-ili-tzv-ekonomija-dijeljenja/>, [27. travanj 2018.]

- Taeuscher, K., Kietzmann, J. (2017) Learning from Failures in the Sharing Economy, *MIS Quarterly Executive*, 16 (4), str. 265-277.
- Tan, F. T. C., Tan, B., Cahalane, M., Englert, J. (2017) How GoGet CarShare's Product-Service System is Facilitating Collaborative Consumption, *MIS Quarterly Executive*, 16 (4), str. 265-277.
- TaskRabbit, (2018) *The convenient & fast way to get things done around the house*, [online]. Dostupno na: <https://www.taskrabbit.com/>, [24. travanj 2018.]
- Telles, R. (2016) United States Department of Commerce, *Digital Matching Firms: A New Definition in the 'Sharing Economy' Space*, [online]. Dostupno na: <https://goo.gl/6iWFbo>, [20. travanj 2018.]
- Terayama, K., Odani, M. (2017) Expected role of public transportation services in securing residents' accessibility to the city center in suburban housing development areas, *World Conference On Transport Research - WCTR 2016*, 25, str. 4258–4269.
- Tham, A. (2016) When Harry met Sally: different approaches towards Uber and AirBnB-an Australian and Singapore perspective, *Information Technology & Tourism*, 16 (4), str. 393-412.
- Todoli-Signes, A. (2017) The 'gig economy': employee, self-employed or the need for a special employment regulation?, *Transfer: European Review of Labour and Research*, 23 (2), str. 193-205.
- Tportal. (2018) *Ove brojke najbolje dočaravaju koliko je Uber postao moćan u Hrvatskoj*, [online]. Dostupno na: <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/ove-brojke-najbolje-docaravaju-koliko-je-uber-postao-mocan-u-hrvatskoj-foto-20180125>, [26. travanj 2018.]
- Uber.com (2018a) *Advanced Technologies Group*. [online] Dostupno na: <https://www.uber.com/info/atg/> [15. travanj 2018.]
- Uber.com (2018b) *Always the ride you want: The best way to get wherever you're going* [online] Dostupno na: <https://www.uber.com/en-GB/ride/> [19. ožujak 2018.]
- Uber.com (2018c) *Company info*. [online] Dostupno na: <https://www.uber.com/newsroom/company-info/> [20. ožujak 2018.]

Uber.com (2018d) *The Future of Trucking*. [online] Dostupno na:

<https://www.uber.com/info/atg/truck/> [17. travanj 2018.]

Van Kollem, J. (2016) *The introduction of Uber: An institutional analysis of UberBlack and UberX services across the globe*. Magistarski rad. Amsterdam: Faculty of Geosciences.

Vecernji.hr (2016) Butković: Uber radi nelegalno, ali i Cammeo u Splitu. Uber: Naši vozači posluju po zakonu. Cammeo: To je prvi put da su tako izravni, [online]. Dostupno na: <https://www.vecernji.hr/vijesti/oleg-butkovic-najavio-drasticne-kazne-uber-radi-nelegalno-a-i-cammeo-u-splitu-1132868>, [26. travanj 2018.]

Večernji.hr (2017a) *Ovog ljeta čak 115 tisuća turista koristilo Uber u Hrvatskoj*, [online]. Dostupno na: <https://www.vecernji.hr/biznis/ovog-ljeta-cak-115-tisuca-turista-koristilo-uber-u-hrvatskoj-1194101>, [25. travanj 2018.]

Večernji.hr (2017b) *Uber od danas i u Rijeci: Zaprimljeno 14.000 otvaranja aplikacije*, [online]. Dostupno na: <https://www.vecernji.hr/auti/uber-od-danas-i-u-rijeci-zaprimljeno-14-000-otvaranja-aplikacije-1188938>, [24. travanj 2018.]

Večernji.hr (2018) *20 % Uberovih vozača htjelo je napustiti Hrvatsku, a 30 % bilo ih je nezaposleno*, [online]. Dostupno na: <https://www.vecernji.hr/vijesti/20-uberovih-vozaca-htjelo-je-napustiti-hrvatsku-a-30-bilo-ih-je-nezaposleno-1221811>, [24. travanj 2018.]

Vrbanus, S. (2018) *Sabor potvrdio Zakon o prijevozu u cestovnom prometu koji Uberu omogućava daljnji rad*, [online]. Dostupno na: <https://www.bug.hr/propisi/sabor-potvrdio-zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu-koji-uberu-omogucava-3999>, [28. travanj 2018.]

Wallenstein, J., Shelat, U. (2017a) BCG, *Hopping Aboard the Sharing Economy*, [online]. Dostupno na: <https://www.bcg.com/publications/2017/strategy-accelerating-growth-consumer-products-hopping-aboard-sharing-economy.aspx> [27. travanj 2018.]

Wallenstein, J., Shelat, U. (2017b) BCG, *Learning to Love (or Live with) the Sharing Economy*, [online]. Dostupno na: <https://www.bcg.com/publications/2017/strategy-technology-digital-learning-love-live-sharing-economy.aspx> [27. travanj 2018.]

Wallenstein, J., Shelat, U. (2017c) BCG, *What's Next for the Sharing Economy?*, [online]. Dostupno na: <https://www.bcg.com/publications/2017/strategy-technology-digital-whats-next-for-sharing-economy.aspx> [27. travanj 2018.]

Walpert, J. D. (2017) Carpooling Liability?: Applying Tort Law Principles to the Joint Emergence of Self-Driving Automobiles and Transportation Network Companies, *Fordham Law Review*, 85 (4), str. 1863-1897.

Walshak, H. (2017) *Uber Cool: Pittsburgh Is Ground Zero For Autonomous Vehicle Development & Standards*. [online] Dostupno na: <https://pghtechfuse.com/featured/uber-cool-pittsburgh-ground-zero-autonomous-vehicle-development-standards/> [Pristup 15.04.2018.]

Wilhelms, M. P., Henkel, S., Merfeld, K. (2017) You Are What You Share: Understanding Participation Motives in Peer-to-Peer Carsharing, *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*, str. 105-119.

Wu, L-H. (2016) Understanding Collaborative Consumption Business Model: Case of Car Sharing Systems, *International Conference on Materials, Manufacturing and Mechanical Engineering (MMME 2016)*, str. 403-409.

Wu, X., Zhi, Q. (2016) Impact of Shared Economy on Urban Sustainability: from the Perspective of Social, Economic, and Environmental Sustainability, *Clean Energy for Clean City: CUE 2016--Applied Energy Symposium and Forum: Low-Carbon Cities and Urban Energy Systems*, 104, str. 191-196.

Yu, Z., Bai, H. (2017) Research on Tax Issues of Shared Economic Business Model, *Proceedings of the 2017 International Conference on Education, Economics and Management Research (ICEEMR 2017)*, 95, str. 275-278.

Zero Hedge, (2017) *A Primer On The "Global Sharing Economy" In 20 Charts*, [online]. Dostupno na: <https://www.zerohedge.com/news/2017-07-24/primer-global-sharing-economy-20-charts>, [25. travanj 2018.]

Zhang, M., Cheng, X., Luo, X., Fu, S. (2016) An Empirical Business Study on Service Providers' Satisfaction in Sharing Economy, *2016 IEEE First International Conference on Data Science in Cyberspace (DSC 2016)*, str. 514-519.

Zhang, W., Ukkusuri, S. V. (2016) Optimal Fleet Size and Fare Setting in Emerging Taxi Markets with Stochastic Demand, *Computer-Aided Civil and Infrastructure Engineering*, 31 (9), str. 647-660.

Zhou, Y. (2017) *Pricing and Matching in the Sharing Economy*. Disertacija. Toronto: University of Toronto.

Zhu, G., Kam Fung So, K., Hudsonb, S. (2017) Inside the sharing economy: Understanding consumer motivations behind the adoption of mobile applications, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29 (9), str. 2218 – 2239.

ZipCar, (2018) *How does zipcar work?*, [online]. Dostupno na: <https://www.zipcar.com/how> [17. travanj 2018.]

Zoepf, S., Chen S., Adu, P., Pozo, G. (2018). *The Economics of Ride-Hailing: Driver Revenue, Expenses and Taxes*, [online] Dostupno na: <https://goo.gl/Z2PFNx>, [15. travanj 2018.]

SAŽETAK

Predmet ovog rada jest analiza potrošačkih navika mladih korisnika platformi ekonomije dijeljenja u Republici Hrvatskoj. U teorijskom je dijelu rada pojmovno definiran i određen koncept ekonomije dijeljenja, uz poseban naglasak na platforme ekonomije dijeljenja u transportu. Nakon detaljne analize poslovanja Ubera u Hrvatskoj i svijetu, analizirana su sva postojeća istraživanja o ekonomiji dijeljenja te potrošačkim navikama korisnika u njihovom kontekstu. Kako bi se dobio detaljan uvid u razloge korištenja platformi kolaborativne potrošnje u transportu (na primjeru Ubera), provedeno je empirijsko istraživanje među mladima na području Republike Hrvatske. Rezultati istraživanja ukazuju da su mladi skloniji korištenju spomenutih platformi te da im je niža cijena usluga najveći motivator korištenja istih. Iz njihovih se odgovora može zaključiti kako je Uber u velikoj mjeri disruptirao i domaće tržište prijevoza.

Ključne riječi: ekonomija dijeljenja, kolaborativna potrošnja, Uber, potrošačke navike mladih, empirijsko istraživanje

SUMMARY

The goal of this paper is to analyse the consumer behaviour of young people involved in the usage of sharing economy platforms in Croatia. The theoretical part first defines the concept of sharing economy with special emphasis being put on sharing economy platforms in transportation. After a detailed analysis of Uber and its ways of conducting business both in Croatia and the world, all existing scientific research papers on collaborative consumption and consumer satisfaction are subsequently inspected. To get detailed insight into the usage of collaborative platforms in transportation (on the example of Uber), an empirical research was conducted among young consumers in Croatia. The results show that younger generations are more keen on using the aforementioned platforms, with low prices being the main motivator behind that fact. Their answers clearly illustrate the impact of Uber's disruption in Croatia's domestic transportation market.

Key words: sharing economy, collaborative consumption, Uber, young consumer behaviour, empirical research

POPIS GRAFOVA

Graf 1 Prosječna cijena najma sobe za jednu noć (u HRK) u odabranim metropolama u siječnju 2018.	14
Graf 2 Prikaz postotaka ispitanika koji su upoznati s ekonomijom dijeljenja po europskim zemljama u 2015. godini	25
Graf 3 Motivi za sudjelovanjem u ekonomiji dijeljenja po europskim zemljama u 2015. godini	26
Graf 4 Procijenjeni prihodi u ekonomiji dijeljenja od 2013. do 2015. godine u Europi	29
Graf 5 Ugovorena usluga privatnog smještaja (u %)	35
Graf 6 Ugovorena usluga privatnog prijevoza (u %)	36
Graf 7 Navike korisnika platformi prijevoza na zahtjev	42
Graf 8 Uberovi procijenjeni prihodi u 2018.	45
Graf 9 Porast potražnje za Uberovom uslugom nakon rasprodanog koncerta 21. ožujka 2015.	51
Graf 10 Porast dostupnosti vozača nakon rasprodanog koncerta 21. ožujka 2015.	53
Graf 11 Potrošači koji smatraju da potpuno autonomna vozila neće biti sigurna u prometu	59
Graf 12 Potrošači koji preferiraju različite stupnjeve automatizacije vozila	60
Graf 13 Vrste radova u promatranom data setu	72
Graf 14 Citatni indeksi (kolekcije u bazi WoS CC)	73
Graf 15 Broj objavljenih radova po godinama	74
Graf 16 Jezik originala rada	75
Graf 17 Klasifikacija radova s obzirom na WoS kategoriju koja se odnosi na časopis u kojem je rad objavljen	76
Graf 18 Nazivi časopisa u kojima je objavljen najveći broj radova na promatranu temu	77
Graf 19 . Zemlje institucija kojima pripadaju autori članaka	78
Graf 20 Područje istraživanja kojem pripada rad	79
Graf 21 Dodijeljenje ključne riječi	80
Graf 22 Autorske ključne riječi	81
Graf 23 Starosna struktura ispitanika	95
Graf 24 Broj ispitanika prema stručnoj spremi	96
Graf 25 Broj ispitanika prema radnom statusu	97
Graf 26 Broj ispitanika prema studijskom usmjerenju	100
Graf 27 Općeniti stav ispitanika prema Uberu	103
Graf 28 Upoznatost ispitanika s Uberom	104
Graf 29 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika o razlozima korištenja Ubera	105
Graf 30 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika o tome kada koriste Uber	107
Graf 31 Potrošačke navike Uber korisnika	109
Graf 32 Profil Uber korisnika	110
Graf 33 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika - što koristite ukoliko Uber nije dostupan	111
Graf 34 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika – poboljšanje Uber usluga	113
Graf 35 Kategorizirani vlastiti odgovori ispitanika - zašto Uber ne koristite češće	115
Graf 36 Zainteresiranost nekorisnika usluga Ubera za korištenja usluga Ubera u budućnosti	120
Graf 37 Razlozi nekorisćenja Uber usluga	121

POPIS SLIKA

Slika 1 Model poslovanja u ekonomiji dijeljenja	10
Slika 2 Klasifikacija poduzeća ekonomije dijeljenja prema stupnju centraliziranosti platforme	23
Slika 3 Broj osnovanih poduzeća ekonomije u devet odabranih europskih zemalja	28
Slika 4 Procjena vrijednosti globalne ekonomije dijeljenja prema Bank of America Meryll Lynch ...	31
Slika 5 Prikaz Uberovog načina poslovanja	44
Slika 6 Države u kojima Uber posluje (stanje 1. travnja 2018.)	46
Slika 7 Države koje imaju pristup UberEATS usluzi (stanje 1. travnja 2018.)	54
Slika 8 Prikaz osoba koji su htjeli koristiti Uber od 22.10.2015. – 04.11.2015.	64
Slika 9 UberBoat u Splitu	65
Slika 10 Uberova električna rikša u Zagrebu	67
Slika 11 Prisutnost Uber i UberBOAT u Republici Hrvatskoj	68
Slika 12 Najvažniji pokazatelji veličine Ubera u Hrvatskoj	69
Slika 13 Profil Uber korisnika u Hrvatskoj	89
Slika 14 Prikaz rezultata istraživanja o razlozima korištenja Ubera	90
Slika 15 Rezultati istraživanja o Uberovim partner-vozačima	91
Slika 16 Broj ispitanika po županijama stanovanja	99
Slika 17 Razlozi zbog kojih ispitanici koriste Uber	106
Slika 18 Razlozi zbog kojih ispitanici koriste Uber	108
Slika 19 Alternativno prijevozno sredstvo za ispitanike u odnosu na Uber	112
Slika 20 Podjela ispitanika koji bi naručili taksi ukoliko nema Ubera po preferiranom taksi servisu	112
Slika 21 Što bi Uber trebao poboljšati po mišljenju ispitanika	114

POPIS TABLICA

Tablica 1 Prikaz prednosti novih poslovnih modela uz digitalne platforme	12
Tablica 2 Usporedba cijena smještaja u hotelu i Airbnb u odabranim metropolama.....	15
Tablica 3 Profil pružatelja usluga u ekonomiji dijeljenja: usporedba taksista i Uber vozača.....	27
Tablica 4 Procjena vrijednosti tržišta ekonomije suradnje izražena u milijardama EUR	30
Tablica 5 Stavovi raznih Europskih odbora o ekonomiji dijeljenja	32
Tablica 6 Računanje bazične cijene prijevoza UberX uslugom (u odabranim gradovima)	50
Tablica 7 Inicijalni plan UberFREIGHT Plus popusta	56
Tablica 8 Cijene usluga UberBoat u Hrvatskoj.....	66
Tablica 9 Najtraženije lokacije u tri najveća hrvatska grada	70
Tablica 10 Osobni mjesečni prihodi ispitanika	98
Tablica 11 Osobne preferencije ispitanika.....	102
Tablica 12 Analiza višestrukih odgovora - zašto ne koristite Uber češće.....	116
Tablica 13 Zadovoljstvo Uberovim uslugama - analiza tvrdnji.....	118
Tablica 14 Najbolja i najgora iskustva prilikom vožnje Uberom	119

ŽIVOTOPIS STUDENATA

Vedran Brozović redovni je student treće godine *Bachelor Degree in Business* preddiplomskoga sveučilišnog studija pri Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Tijekom studija svoje znanje proširuje pohađanjem brojnih ljetnih škola i međunarodnih studentskih natjecanja. Proaktivnost i radoznalost odveli su ga u studentske posjete sveučilištima u Ljubljani (Slovenija), Utrechtu (Nizozemska), Enschedeu (Nizozemska), Stockholmu (Švedska), Vilniusu (Litva) i Moskvi (Rusija) gdje je zaslužio brojna priznanja. Od akademske godine 2016/17 demonstrator je na Katedri za matematiku zadužen za kolegij *Mathematics for Business*. Dobitnik je stipendije Sveučilišta u Zagrebu za akademsku izvrsnost u godini 2015/16 i 2016/17. Za seminarski rad “*Capital Structure Determinants: Evidence from Zagreb Stock Exchange 2016*” dobio je Dekanovu nagradu. Jedan je od osnivača i voditelja studentske udruge “*Ekonomiko*” usredotočene na studijske programe koji se održavaju na engleskome jeziku pri Ekonomskom fakultetu u Zagrebu. Uz studij stječe iskustvo radeći za IKEA Hrvatska u odjelu financija i računovodstva. Pohađa brojne tečajeve i konferencije vezane za financije i podatkovnu znanost. U slobodno se vrijeme bavi športom i nastupa za košarkašku selekciju Ekonomskog fakulteta.

Filip Hrastić redovni je student treće godine Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Završio je II. gimnaziju u Zagrebu, pritom ostvarivši najbolji rezultat u generaciji na državnoj maturi iz predmeta *Politika i gospodarstvo*. Nakon upisa na preddiplomski sveučilišni studij *Bachelor Degree in Business* aktivno pohađa mnogobrojna međunarodna natjecanja te ljetne škole. Na studentskom natjecanju u Ljubljani ostvaruje 2. mjesto, dok na Univerzijadi u Moskvi (Moskovsko državno sveučilište Lomonosov) ostvaruje najbolji rezultat iz individualnog ispita u engleskome jeziku. Jedan je od suosnivača i voditelja studentske udruge “*Ekonomiko*” usredotočene na studijske programe koji se održavaju na engleskome jeziku pri Ekonomskom fakultetu u Zagrebu. Dobitnik je stipendije Sveučilišta u Zagrebu za akademsku izvrsnost u godini 2016/17. Radno iskustvo stječe radeći u Zagrebačkoj banci u odjelu korporativnih analiza. U slobodno se vrijeme bavi sportom.

Luka Meštrović redovni je student diplomskog sveučilišnog studija trgovina na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu, koji je upisao nakon završenog preddiplomskog studija *Bachelor Degree in Business*. Za vrijeme studiranja prikupljao je vještine i znanja kroz rad u različitim poduzećima. Neka su od njih Privredna Banka Zagreb d.d gdje je stažirao i ATF savjetovanje d.o.o te Geoprojekt d.d gdje je radio kao asistent u računovodstvu. U slobodno se vrijeme bavi kompetitivnim gamingom te športom. Područje interesa mu je međunarodna trgovina.

Hrvoje Bilić rođen je 1994. godine u Zagrebu gdje je završilo Prvu privatnu gimnaziju, nakon čega je upisao preddiplomski sveučilišni studij *Bachelor Degree in Business* na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Trenutno je redovni student 3. godine. Dobitnik je stipendije Sveučilišta u Zagrebu za akademsku izvrsnost u godini 2016/17. Jedan je od članova udruge “Ekonomiko” usredotočene na studijske programe koji se održavaju na engleskome jeziku pri Ekonomskom fakultetu u Zagrebu. Tečno se služi njemačkim i engleskim jezikom, te u slobodno vrijeme uči talijanski jezik. U slobodno se vrijeme bavi sportom i fotografijom. Područje interesa uključuje nekretnine i financije.

PRILOZI

Prilog 1. Klasifikacija radova s obzirom na WoS kategoriju koja se odnosi na časopis u kojem je rad objavljen

<i>WoS category</i>	<i>Broj radova</i>
<i>TRANSPORTATION SCIENCE TECHNOLOGY</i>	60
<i>TRANSPORTATION</i>	41
<i>ENGINEERING CIVIL</i>	39
<i>COMPUTER SCIENCE INFORMATION SYSTEMS</i>	26
<i>ENGINEERING ELECTRICAL ELECTRONIC</i>	25
<i>MANAGEMENT</i>	25
<i>ECONOMICS</i>	21
<i>BUSINESS</i>	17
<i>LAW</i>	17
<i>OPERATIONS RESEARCH MANAGEMENT SCIENCE</i>	16
<i>COMPUTER SCIENCE ARTIFICIAL INTELLIGENCE</i>	14
<i>COMPUTER SCIENCE INTERDISCIPLINARY APPLICATIONS</i>	14
<i>COMPUTER SCIENCE THEORY METHODS</i>	13
<i>TELECOMMUNICATIONS</i>	13
<i>ENVIRONMENTAL STUDIES</i>	12
<i>GREEN SUSTAINABLE SCIENCE TECHNOLOGY</i>	12
<i>ENVIRONMENTAL SCIENCES</i>	11
<i>ENGINEERING MULTIDISCIPLINARY</i>	8
<i>GEOGRAPHY</i>	8
<i>INFORMATION SCIENCE LIBRARY SCIENCE</i>	8
<i>PLANNING DEVELOPMENT</i>	8
<i>URBAN STUDIES</i>	7
<i>ENGINEERING INDUSTRIAL</i>	6
<i>ENERGY FUELS</i>	6
<i>ENGINEERING ENVIRONMENTAL</i>	6
<i>AUTOMATION CONTROL SYSTEMS</i>	5
<i>ENGINEERING MECHANICAL</i>	5

<i>SOCIAL SCIENCES INTERDISCIPLINARY</i>	5
<i>COMMUNICATION</i>	4
<i>CONSTRUCTION BUILDING TECHNOLOGY</i>	4
<i>MATERIALS SCIENCE MULTIDISCIPLINARY</i>	4
<i>COMPUTER SCIENCE CYBERNETICS</i>	3
<i>COMPUTER SCIENCE SOFTWARE ENGINEERING</i>	3
<i>EDUCATION EDUCATIONAL RESEARCH</i>	3
<i>ENGINEERING MANUFACTURING</i>	3
<i>GEOSCIENCES MULTIDISCIPLINARY</i>	3
<i>MATHEMATICS INTERDISCIPLINARY APPLICATIONS</i>	3
<i>METEOROLOGY ATMOSPHERIC SCIENCES</i>	3
<i>PSYCHOLOGY APPLIED</i>	3
<i>SOCIAL ISSUES</i>	3
<i>REMOTE SENSING</i>	2
<i>SOCIOLOGY</i>	2
<i>WATER RESOURCES</i>	2
<i>BUSINESS FINANCE</i>	2
<i>HOSPITALITY LEISURE SPORT TOURISM</i>	2
<i>INDUSTRIAL RELATIONS LABOR</i>	2
<i>INSTRUMENTS INSTRUMENTATION</i>	2
<i>MATHEMATICS APPLIED</i>	2
<i>MULTIDISCIPLINARY SCIENCES</i>	2
<i>POLITICAL SCIENCE</i>	2
<i>PSYCHOLOGY MULTIDISCIPLINARY</i>	2
<i>BEHAVIORAL SCIENCES</i>	1
<i>CHEMISTRY PHYSICAL</i>	1
<i>COMPUTER SCIENCE HARDWARE ARCHITECTURE</i>	1
<i>ECOLOGY</i>	1
<i>ELECTROCHEMISTRY</i>	1
<i>ENGINEERING CHEMICAL</i>	1
<i>GEOGRAPHY PHYSICAL</i>	1
<i>GERONTOLOGY</i>	1
<i>HEALTH CARE SCIENCES SERVICES</i>	1

<i>HEALTH POLICY SERVICES</i>	<i>1</i>
<i>IMAGING SCIENCE PHOTOGRAPHIC TECHNOLOGY</i>	<i>1</i>
<i>MATERIALS SCIENCE CHARACTERIZATION TESTING</i>	<i>1</i>
<i>MECHANICS</i>	<i>1</i>
<i>MEDICINE GENERAL INTERNAL</i>	<i>1</i>
<i>MINERALOGY</i>	<i>1</i>
<i>NANOSCIENCE NANOTECHNOLOGY</i>	<i>1</i>
<i>PHYSICS MULTIDISCIPLINARY</i>	<i>1</i>
<i>PUBLIC ENVIRONMENTAL OCCUPATIONAL HEALTH</i>	<i>1</i>
<i>SOCIAL SCIENCES MATHEMATICAL METHODS</i>	<i>1</i>
<i>SOIL SCIENCE</i>	<i>1</i>

Prilog 2. Nazivi časopisa u kojima je objavljen najveći broj radova na promatranu temu

Naziv publikacije	Broj radova
<i>TRANSPORTATION RESEARCH RECORD</i>	11
<i>TRANSPORTATION RESEARCH PART B METHODOLOGICAL</i>	6
<i>TRANSPORTATION RESEARCH PART C EMERGING TECHNOLOGIES</i>	6
<i>PROCEDIA SOCIAL AND BEHAVIORAL SCIENCES</i>	4
<i>TRANSPORTATION RESEARCH PROCEDIA</i>	4
<i>MIS QUARTERLY EXECUTIVE</i>	3
<i>TECHNOLOGICAL FORECASTING AND SOCIAL CHANGE</i>	3
<i>TRANSPORTATION AND URBAN SUSTAINABILITY</i>	3
<i>ADVANCES IN SOCIAL SCIENCE EDUCATION AND HUMANITIES RESEARCH</i>	2
<i>COMPUTERS ENVIRONMENT AND URBAN SYSTEMS</i>	2
<i>DECISION SUPPORT SYSTEMS</i>	2
<i>ENERGY PROCEDIA</i>	2
<i>EUROPEAN JOURNAL OF OPERATIONAL RESEARCH</i>	2
<i>EUROPEAN JOURNAL OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE RESEARCH</i>	2
<i>GEOFORUM</i>	2
<i>IEEE TRANSACTIONS ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS</i>	2
<i>IEEE TRANSACTIONS ON VEHICULAR TECHNOLOGY</i>	2
<i>INTELLIGENT AND INTEGRATED SUSTAINABLE MULTIMODAL TRANSPORTATION SYSTEMS PROCEEDINGS FROM THE 13TH COTA INTERNATIONAL CONFERENCE OF TRANSPORTATION PROFESSIONALS CICTP2013</i>	2
<i>INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO</i>	2
<i>INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION</i>	2
<i>INTERNET POLICY REVIEW</i>	2
<i>JOURNAL OF CLEANER PRODUCTION</i>	2
<i>JOURNAL OF DEVELOPING SOCIETIES</i>	2
<i>JOURNAL OF SERVICES MARKETING</i>	2
<i>LECTURE NOTES IN COMPUTER SCIENCE</i>	2
<i>M SOM MANUFACTURING SERVICE OPERATIONS MANAGEMENT</i>	2
<i>NEW THINKING FOR STRATEGY GREEN INNOVATION AND SHARING</i>	2
<i>SUSTAINABILITY</i>	2

<i>TECHNOLOGY INNOVATION MANAGEMENT REVIEW</i>	2
<i>TRANSPORTATION RESEARCH PART A POLICY AND PRACTICE</i>	2
<i>WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH WCTR 2016</i>	2
<i>2006 FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMMUNICATIONS AND ELECTRONICS</i>	1
<i>6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON APPLIED HUMAN FACTORS AND ERGONOMICS AHFE 2015 AND THE AFFILIATED CONFERENCES AHFE 2015</i>	1
<i>2008 WINTER SIMULATION CONFERENCE VOLS 1 5</i>	1
<i>6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMPUTER INFORMATION SYSTEMS AND INDUSTRIAL MANAGEMENT APPLICATIONS PROCEEDINGS</i>	1
<i>2010 18TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON GEOINFORMATICS</i>	1
<i>ACM CONFERENCE ON COMPUTER SUPPORTED COOPERATIVE WORK AND SOCIAL COMPUTING CSCW 2016</i>	1
<i>2011 IEEE 22ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON PERSONAL INDOOR AND MOBILE RADIO COMMUNICATIONS PIMRC</i>	1
<i>ACM TRANSACTIONS ON COMPUTER HUMAN INTERACTION</i>	1
<i>2012 IEEE 23RD INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON PERSONAL INDOOR AND MOBILE RADIO COMMUNICATIONS PIMRC</i>	1
<i>ACSR ADVANCES IN COMPUTER SCIENCE RESEARCH</i>	1
<i>2012 INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO ICCVE</i>	1
<i>ADVANCES IN HUMAN ASPECTS OF TRANSPORTATION</i>	1
<i>2013 21ST IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON NETWORK PROTOCOLS ICNP</i>	1
<i>ADVANCES IN INTELLIGENT SYSTEMS AND COMPUTING</i>	1
<i>2013 IEEE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILE DATA MANAGEMENT MDM 2013 VOL 1</i>	1
<i>ADVANCES IN INTELLIGENT SYSTEMS RESEARCH</i>	1
<i>2013 INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO ICCVE</i>	1
<i>AEBMR ADVANCES IN ECONOMICS BUSINESS AND MANAGEMENT RESEARCH</i>	1
<i>2013 ISES SOLAR WORLD CONGRESS</i>	1
<i>ALLIANCE FOR GLOBAL SUSTAINABILITY</i>	1
<i>2014 IEEE GLOBAL COMMUNICATIONS CONFERENCE GLOBECOM 2014</i>	1
<i>AMERICAN JOURNAL OF MANAGED CARE</i>	1
<i>2014 INTERNATIONAL CARNAHAN CONFERENCE ON SECURITY TECHNOLOGY ICCST</i>	1
<i>ANNUAL REVIEW OF ECONOMICS</i>	1
<i>2015 IEEE FIRST INTERNATIONAL SMART CITIES CONFERENCE ISC2</i>	1
<i>ANNUAL REVIEW OF ECONOMICS VOL 8</i>	1
<i>2015 IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON DATA MINING WORKSHOP ICDMW</i>	1

<i>APPLIED INTELLIGENCE</i>	<i>1</i>
<i>2015 IEEE INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON TECHNOLOGIES FOR HOMELAND SECURITY HST</i>	<i>1</i>
<i>APPLIED MATHEMATICAL MODELLING</i>	<i>1</i>
<i>2015 INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION SCIENCE AND MANAGEMENT ENGINEERING ICISME 2015</i>	<i>1</i>
<i>APPLIED MECHANICS AND MATERIALS</i>	<i>1</i>
<i>2016 7TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION INTELLIGENCE SYSTEMS APPLICATIONS IISA</i>	<i>1</i>
<i>ATMOSPHERIC ENVIRONMENT</i>	<i>1</i>
<i>2016 IEEE 13TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON E BUSINESS ENGINEERING ICEBE</i>	<i>1</i>
<i>AUTOMATED PEOPLE MOVERS AND AUTOMATED TRANSIT SYSTEMS 2016 INNOVATION IN A RAPIDLY URBANIZING WORLD</i>	<i>1</i>
<i>2016 IEEE 19TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS ITSC</i>	<i>1</i>
<i>AUTOMATION AND REMOTE CONTROL</i>	<i>1</i>
<i>2016 IEEE ACIS 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON SOFTWARE ENGINEERING RESEARCH MANAGEMENT AND APPLICATIONS SERA</i>	<i>1</i>
<i>BMC PUBLIC HEALTH</i>	<i>1</i>
<i>2016 IEEE FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE ON DATA SCIENCE IN CYBERSPACE DSC 2016</i>	<i>1</i>
<i>BRIDGE MAINTENANCE SAFETY MANAGEMENT AND LIFE EXTENSION</i>	<i>1</i>
<i>2016 INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION ENGINEERING AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY IECT 2016</i>	<i>1</i>
<i>BRIDGE MAINTENANCE SAFETY MANAGEMENT RESILIENCE AND SUSTAINABILITY</i>	<i>1</i>
<i>2016 INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON POWER ELECTRONICS ELECTRICAL DRIVES AUTOMATION AND MOTION SPEEDAM</i>	<i>1</i>
<i>BUFFALO LAW REVIEW</i>	<i>1</i>
<i>2017 11TH IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SEMANTIC COMPUTING ICSC</i>	<i>1</i>
<i>BUILDING AN INTERNATIONAL COMMUNITY OF STRUCTURAL ENGINEERS VOLS 1 AND 2</i>	<i>1</i>
<i>2017 16TH ACM IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION PROCESSING IN SENSOR NETWORKS IPSN</i>	<i>1</i>
<i>BUSINESS HORIZONS</i>	<i>1</i>
<i>2017 1ST IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENVIRONMENT AND ELECTRICAL ENGINEERING AND 2017 17TH IEEE INDUSTRIAL AND COMMERCIAL POWER SYSTEMS EUROPE IEEE ICPS EUROPE</i>	<i>1</i>
<i>BUSINESS INFORMATION SYSTEMS ENGINEERING</i>	<i>1</i>
<i>2017 IEEE 19TH CONFERENCE ON BUSINESS INFORMATICS CBI VOL 1</i>	<i>1</i>
<i>CADERNOS DE DEREITO ACTUAL</i>	<i>1</i>

<i>2017 IEEE 37TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON DISTRIBUTED COMPUTING SYSTEMS ICDCS 2017</i>	<i>1</i>
<i>CALIFORNIA LAW REVIEW</i>	<i>1</i>
<i>2017 IEEE 56TH ANNUAL CONFERENCE ON DECISION AND CONTROL CDC</i>	<i>1</i>
<i>CAMBRIDGE JOURNAL OF REGIONS ECONOMY AND SOCIETY</i>	<i>1</i>
<i>2017 PORTLAND INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY PICMET</i>	<i>1</i>
<i>CEC 2003 CONGRESS ON EVOLUTIONARY COMPUTATION VOLS 1 4 PROCEEDINGS</i>	<i>1</i>
<i>34TH ANNUAL CHI CONFERENCE ON HUMAN FACTORS IN COMPUTING SYSTEMS CHI 2016</i>	<i>1</i>
<i>CERS 2009 3RD CENTRAL EUROPEAN CONFERENCE IN REGIONAL SCIENCE INTERNATIONAL CONFERENCE PROCEEDINGS YOUNG SCIENTISTS ARTICLES</i>	<i>1</i>
<i>11TH INTERNATIONAL MULTIDISCIPLINARY SCIENTIFIC GEOCONFERENCE SGEM 2011 VOL II</i>	<i>1</i>
<i>3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION TECHNOLOGY AND QUANTITATIVE MANAGEMENT ITQM 2015</i>	<i>1</i>
<i>CIRIEC ESPANA REVISTA DE ECONOMIA PUBLICA SOCIAL Y COOPERATIVA</i>	<i>1</i>
<i>17TH MEETING OF THE EURO WORKING GROUP ON TRANSPORTATION EWGT2014</i>	<i>1</i>
<i>5TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANUFACTURING OPTIMIZATION INDUSTRIAL AND MATERIAL ENGINEERING</i>	<i>1</i>
<i>CIRP ANNALS MANUFACTURING TECHNOLOGY</i>	<i>1</i>
<i>18TH INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON TRANSPORTATION AND TRAFFIC THEORY</i>	<i>1</i>

Prilog 3. Zemlje institucija kojima pripadaju autori članaka

<i>Zemlja institucije kojoj pripada autor članka</i>	<i>Članci</i>
USA	85
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA	47
GERMANY	17
AUSTRALIA	14
CANADA	12
ENGLAND	12
ITALY	10
FRANCE	9
JAPAN	8
SPAIN	8
SINGAPORE	7
SWEDEN	6
NETHERLANDS	5
RUSSIA	5
SOUTH KOREA	5
AUSTRIA	5
GREECE	5
ISRAEL	5
BELGIUM	4
POLAND	4
FINLAND	3
MEXICO	3
NORWAY	3
SWITZERLAND	3
ROMANIA	2
TAIWAN	2
BRAZIL	2
DENMARK	2
IRAN	2

<i>LUXEMBOURG</i>	<i>2</i>
<i>PORTUGAL</i>	<i>2</i>
<i>CHILE</i>	<i>1</i>
<i>CYPRUS</i>	<i>1</i>
<i>CZECH REPUBLIC</i>	<i>1</i>
<i>INDONESIA</i>	<i>1</i>
<i>IRELAND</i>	<i>1</i>
<i>JORDAN</i>	<i>1</i>
<i>KAZAKHSTAN</i>	<i>1</i>
<i>MALAYSIA</i>	<i>1</i>
<i>SAUDI ARABIA</i>	<i>1</i>
<i>SCOTLAND</i>	<i>1</i>
<i>SLOVENIA</i>	<i>1</i>
<i>TURKEY</i>	<i>1</i>

Prilog 4. Područje istraživanja kojem pripada rad

<i>Područje istraživanja</i>	<i>Broj radova</i>
<i>ENGINEERING</i>	83
<i>TRANSPORTATION</i>	72
<i>BUSINESS ECONOMICS</i>	59
<i>COMPUTER SCIENCE</i>	51
<i>ENVIRONMENTAL SCIENCES ECOLOGY</i>	19
<i>GOVERNMENT LAW</i>	19
<i>OPERATIONS RESEARCH MANAGEMENT SCIENCE</i>	16
<i>SCIENCE TECHNOLOGY OTHER TOPICS</i>	14
<i>TELECOMMUNICATIONS</i>	13
<i>GEOGRAPHY</i>	8
<i>INFORMATION SCIENCE LIBRARY SCIENCE</i>	8
<i>PUBLIC ADMINISTRATION</i>	8
<i>SOCIAL SCIENCES OTHER TOPICS</i>	7
<i>URBAN STUDIES</i>	7
<i>ENERGY FUELS</i>	6
<i>AUTOMATION CONTROL SYSTEMS</i>	5
<i>MATERIALS SCIENCE</i>	5
<i>MATHEMATICS</i>	5
<i>PSYCHOLOGY</i>	5
<i>COMMUNICATION</i>	4
<i>CONSTRUCTION BUILDING TECHNOLOGY</i>	4
<i>EDUCATION EDUCATIONAL RESEARCH</i>	3
<i>GEOLOGY</i>	3
<i>METEOROLOGY ATMOSPHERIC SCIENCES</i>	3
<i>SOCIAL ISSUES</i>	3
<i>INSTRUMENTS INSTRUMENTATION</i>	2
<i>REMOTE SENSING</i>	2
<i>SOCIOLOGY</i>	2
<i>WATER RESOURCES</i>	2
<i>AGRICULTURE</i>	1

<i>BEHAVIORAL SCIENCES</i>	<i>1</i>
<i>CHEMISTRY</i>	<i>1</i>
<i>ELECTROCHEMISTRY</i>	<i>1</i>
<i>GENERAL INTERNAL MEDICINE</i>	<i>1</i>
<i>GERIATRICS GERONTOLOGY</i>	<i>1</i>
<i>HEALTH CARE SCIENCES SERVICES</i>	<i>1</i>
<i>IMAGING SCIENCE PHOTOGRAPHIC TECHNOLOGY</i>	<i>1</i>
<i>MATHEMATICAL METHODS IN SOCIAL SCIENCES</i>	<i>1</i>
<i>MECHANICS</i>	<i>1</i>
<i>MINERALOGY</i>	<i>1</i>
<i>PHYSICAL GEOGRAPHY</i>	<i>1</i>
<i>PHYSICS</i>	<i>1</i>
<i>PUBLIC ENVIRONMENTAL OCCUPATIONAL HEALTH</i>	<i>1</i>

Prilog 5. Najproduktivniji autori

<i>Autor</i>	<i>Broj radova</i>
MENG M	4
SHAO CF	4
ZHANG J	4
CURRIE G	3
HENKEL S	3
MESBAH M	3
ROSENBLAT A	3
SARVI M	3
WILHELMS MP	3
WONG SC	3
LO HK	2
MARTIN CJ	2
MERFELD K	2
MUKAI N	2
OUVEYSI I	2
OZBAY K	2
POURNARAKIS DE	2
RAKHA H	2
RAYLE L	2
SANDSTROM C	2
AHN K	2
SHAVITT Y	2
AXHAUSEN KW	2
SOTIROPOULOS DN	2
BANISTER D	2
TAN B	2
CHENG XS	2
TAN FTC	2
FENG J	2
TERVEEN L	2

<i>FU SX</i>	2
<i>TEUBNER T</i>	2
<i>GAO S</i>	2
<i>THEBAULT-SPIEKER J</i>	2
<i>GIAGLIS GM</i>	2
<i>VITETTA A</i>	2
<i>HECHT B</i>	2
<i>VON HOFFEN M</i>	2
<i>JAYAKRISHNAN R</i>	2
<i>WATANABE T</i>	2
<i>KIETZMANN J</i>	2
<i>WONG YD</i>	2
<i>KIM J</i>	2
<i>ZHANG XN</i>	2
<i>LAURELL C</i>	2
<i>ZHU F</i>	2
<i>LIN HZ</i>	2
<i>ZHU YL</i>	2
<i>LIN Z</i>	2
<i>ABDUL-HUSSAIM AA</i>	1
<i>ASKIN R</i>	1
<i>ABU TALIB N</i>	1
<i>ASMI F</i>	1
<i>ACQUAVIVA J</i>	1
<i>ASTORE G</i>	1
<i>AGIOUTANTIS Z</i>	1
<i>ATAEI N</i>	1
<i>AIVODJI UM</i>	1
<i>AURAY S</i>	1
<i>AKHMEDIYAROVA AT</i>	1
<i>BABICHEVA TS</i>	1
<i>AKYELKEN N</i>	1
<i>BAEK SH</i>	1

ALEMANY MAG	1
BAI HF	1
ALESBURY A	1
BAKER TL	1
ALIAKBARI I	1
BALTAS G	1
ALLEN JP	1
BARANN B	1
ALONSO-ALMEIDA MD	1
BARNES SJ	1
ALVAREZ GE	1
BAROCAS S	1
AMANI MS	1
BARROS J	1
AMBROSINO G	1
BASAVARAJ V	1
AN S	1
BASS EJ	1
ANDERSEN LB	1
BAYKAL-GURSOY M	1
ANDERSON G	1
BAZIN VS	1
ANDERSSON M	1
BECKER H	1
ANDRE J	1
BECKER J	1
AONO S	1
BELLEMANS T	1
APARICIO J	1
BELLOS I	1
APTEKAR S	1
BEN-AKIVA ME	1
ARAKAWA Y	1

<i>BEN-ELIA E</i>	<i>1</i>
<i>AARHAUG J</i>	<i>1</i>
<i>ARAUJO M</i>	<i>1</i>
<i>BENENSON I</i>	<i>1</i>

Prilog 6. Popis članaka po citiranosti

Bhat, Chandra R.; Guo, Jessica Y.	A comprehensive analysis of built environment characteristics on household residential choice and auto ownership levels	TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL	2007	41	506	526	230
Chung, EH; Shalaby, A	A trip reconstruction tool for GPS-based personal travel surveys	TRANSPORTATION PLANNING AND TECHNOLOGY	2005	28	381	401	75
Gong, Hongmian; Chen, Cynthia; Bialostozky, Evan; Lawson, Catherine T.	A GPS/GIS method for travel mode detection in New York City	COMPUTERS ENVIRONMENT AND URBAN SYSTEMS	2012	36	131	139	67
Cohen, Boyd; Kietzmann, Jan	Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy	ORGANIZATION & ENVIRONMENT	2014	27	279	296	64
Moehlmann, Mareike	Collaborative consumption: determinants of satisfaction and the likelihood of using a sharing economy option again	JOURNAL OF CONSUMER BEHAVIOUR	2015	14	193	207	58
Kerner, Boris S.	Criticism of generally accepted fundamentals and methodologies of traffic and transportation theory: A brief review	PHYSICA A-STATISTICAL MECHANICS AND ITS APPLICATIONS	2013	392	5261	5282	58
Martin, Chris J.	The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism?	ECOLOGICAL ECONOMICS	2016	121	149	159	53
Ben-Akiva, Moshe E.; Gao, Song;	A dynamic traffic assignment model for highly congested urban networks	TRANSPORTATION RESEARCH PART C-EMERGING TECHNOLOGIES	2012	24	62	82	48

Wei, Zheng; Wen, Yang							
Ma, Xiaolei; Yu, Haiyang; Wang, Yunpeng; Wang, Yinhai	Large-Scale Transportation Network Congestion Evolution Prediction Using Deep Learning Theory	PLOS ONE	2015	10			45
Rakha, H; Ahn, K	Integration modeling framework for estimating mobile source emissions	JOURNAL OF TRANSPORTATION ENGINEERING-ASCE	2004	130	183	193	44
Josefsson, Magnus; Patriksson, Michael	Sensitivity analysis of separable traffic equilibrium equilibria with application to bilevel optimization in network design	TRANSPORTATION RESEARCH PART B- METHODOLOGICAL	2007	41	4	31	43
Yamashita, S	Detailed structure of heat island phenomena from moving observations from electric tram- cars in Metropolitan Tokyo	ATMOSPHERIC ENVIRONMENT	1996	30	429	435	37
Fang, YunFei; Chu, Feng; Mammar, Said; Zhou, MengChu	Optimal Lane Reservation in Transportation Network	IEEE TRANSACTIONS ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS	2012	13	482	491	34
Mesbah, Mahmoud; Sarvi, Majid; Currie, Graham	Optimization of Transit Priority in the Transportation Network Using a Genetic Algorithm	IEEE TRANSACTIONS ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS	2011	12	908	919	30
Winter, Stephan; Nittel, Silvia	Ad hoc shared-ride trip planning by mobile geosensor networks	INTERNATIONAL JOURNAL OF GEOGRAPHICAL INFORMATION SCIENCE	2006	20	899	916	28
Mesbah, Mahmoud; Sarvi, Majid; Ouveysi, Iradj; Currie, Graham	Optimization of transit priority in the transportation network using a decomposition methodology	TRANSPORTATION RESEARCH PART C- EMERGING TECHNOLOGIES	2011	19	363	373	26
Li, Zhi-Chun; Lam, William H. K.; Wong,	Modeling park-and- ride services in a multimodal transport	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2007		101	109	23

S. C.; Zhu, Dao-Li; Huang, Hai-Jun	network with elastic demand						
Lau, CK; Wong, KY	Design, construction and monitoring of the three key cable-supported bridges in Hong Kong	STRUCTURES IN THE NEW MILLENNIUM	1997		105	115	23
Taghipourian, Farzin; Mahdavi, Iraj; Mahdavi-Amiri, Nezam; Makui, Ahmad	A fuzzy programming approach for dynamic virtual hub location problem	APPLIED MATHEMATICAL MODELLING	2012	36	3251	3264	23
Thebault-Spieker, Jacob; Terveen, Loren; Hecht, Brent	Avoiding the South Side and the Suburbs: The Geography of Mobile Crowdsourcing Markets	PROCEEDINGS OF THE 2015 ACM INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMPUTER-SUPPORTED COOPERATIVE WORK AND SOCIAL COMPUTING (CSCW'15)	2015		265	275	18
Rayle, Lisa; Dai, Danielle; Chan, Nelson; Cervero, Robert; Shaheen, Susan	Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco	TRANSPORT POLICY	2016	45	168	178	18
Kim, H; Oh, JS; Jayakrishnan, R	Effect of taxi information system on efficiency and quality of taxi services	TRANSIT: BUS, RURAL PUBLIC AND INTERCITY, AND PARATRANSIT	2005		96	104	13
OPPENHEIM, N	A COMBINED, EQUILIBRIUM-MODEL OF URBAN PERSONAL TRAVEL AND GOODS MOVEMENTS	TRANSPORTATION SCIENCE	1993	27	161	173	13
Canto-Perello, Julian; Curiel-Esparza,	Analysing utility tunnels and highway networks coordination dilemma	TUNNELLING AND UNDERGROUND SPACE TECHNOLOGY	2009	24	185	189	12

Jorge; Calvo, Vicente							
Ma, Jiaqi; Li, Xiaopeng; Zhou, Fang; Hu, Jia; Park, B. Brian	Parsimonious shooting heuristic for trajectory design of connected automated traffic part II: Computational issues and optimization	TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL	2017	95	421	441	12
Zhu, Feng; Lo, Hong K.; Lin, Hong-Zhi	Delay and emissions modelling for signalised intersections	TRANSPORTMETRICA B-TRANSPORT DYNAMICS	2013	1	111	135	11
Zhou, Yang; Fang, Zhixiang; Thill, Jean-Claude; Li, Qingquan; Li, Yuguang	Functionally critical locations in an urban transportation network: Identification and space-time analysis using taxi trajectories	COMPUTERS ENVIRONMENT AND URBAN SYSTEMS	2015	52	34	47	11
Ozbay, Kaan; Yazici, M. Anil; Iyer, Shrisan; Li, Jian; Ozguven, Eren Erman; Carnegie, Jon A.	Use of Regional Transportation Planning Tool for Modeling Emergency Evacuation Case Study of Northern New Jersey	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2012		89	97	10
Morgan, Bronwen; Kuch, Declan	Radical Transactionalism: Legal Consciousness, Diverse Economies, and the Sharing Economy	JOURNAL OF LAW AND SOCIETY	2015	42	556	587	10
Shvetsov, VI	Mathematical modeling of traffic flows	AUTOMATION AND REMOTE CONTROL	2003	64	1651	1689	10
Einav, Liran; Farronato, Chiara; Levin, Jonathan	Peer-to-Peer Markets	ANNUAL REVIEW OF ECONOMICS, VOL 8	2016	8	615	635	10
Rosenblat, Alex; Stark, Luke	Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers	INTERNATIONAL JOURNAL OF COMMUNICATION	2016	10	3758	3784	9

Baykal-Guersoy, Melike; Duan, Zhe; Poor, H. Vincent; Garnaev, Andrey	Infrastructure security games	EUROPEAN JOURNAL OF OPERATIONAL RESEARCH	2014	239	469	478	9
Wong, Wai; Wong, S. C.	Network topological effects on the macroscopic Bureau of Public Roads function	TRANSPORTMETRICA A-TRANSPORT SCIENCE	2016	12	272	296	8
Kalashnikov, Vyacheslav; Camacho, Fernando; Askin, Ronald; Kalashnykova, Nataliya	COMPARISON OF ALGORITHMS FOR SOLVING A BI-LEVEL TOLL SETTING PROBLEM	INTERNATIONAL JOURNAL OF INNOVATIVE COMPUTING INFORMATION AND CONTROL	2010	6	3529	3549	8
Capdevila, Ignasi; Zarlenga, Matias I.	Smart city or smart citizens? The Barcelona case	JOURNAL OF STRATEGY AND MANAGEMENT	2015	8	266	282	8
Andre, Jean; Auray, Stephane; De Wolf, Daniel; Memmah, Mohamed-Mahmoud; Simonnet, Antoine	Time development of new hydrogen transmission pipeline networks for France	INTERNATIONAL JOURNAL OF HYDROGEN ENERGY	2014	39	10323	10337	7
Shavitt, Y; Shay, A	Optimal routing in gossip networked	IEEE TRANSACTIONS ON VEHICULAR TECHNOLOGY	2005	54	1473	1487	7
Raval, Noopur; Dourish, Paul	Standing Out from the Crowd: Emotional Labor, Body Labor, and Temporal Labor in Ridesharing	ACM CONFERENCE ON COMPUTER-SUPPORTED COOPERATIVE WORK AND SOCIAL COMPUTING (CSCW 2016)	2016		97	107	7
Hamed, MM; Abdul-Hussaim, AA	Drivers' familiarity with urban route network layout in Amman, Jordan	CITIES	2001	18	93	101	7

Kraus, Sarit; Lin, Raz; Shavitt, Yuval	On Self-Interested Agents in Vehicular Networks With Car-to-Car Gossiping	IEEE TRANSACTIONS ON VEHICULAR TECHNOLOGY	2008	57	3319	3332	6
Vitetta, A.; Musolino, G.; Marciano, F. A.	Safety of users in road evacuation: supply and demand-supply interaction models for users	URBAN TRANSPORT XIII: URBAN TRANSPORT AND THE ENVIRONMENT IN THE 21ST CENTURY	2007	96	783	792	6
Teubner, Timm; Flath, Christoph M.	The Economics of Multi-Hop Ride Sharing Creating New Mobility Networks Through IS	BUSINESS & INFORMATION SYSTEMS ENGINEERING	2015	57	311	324	6
Karamychev, Vladimir; van Reeven, Peran	Park-and-ride: Good for the city, good for the region?	REGIONAL SCIENCE AND URBAN ECONOMICS	2011	41	455	464	6
Boussier, Jean-Marie; Cucu, Tatiana; Ion, Luminita; Breuil, Dominique	Simulation of goods delivery process	INTERNATIONAL JOURNAL OF PHYSICAL DISTRIBUTION & LOGISTICS MANAGEMENT	2011	41	913	930	6
Fu, Ying; Fang, Yu; Jiang, Changjun; Cheng, Jiujun	Dynamic Ride Sharing Community Service on Traffic Information Grid	International Conference on Intelligent Computation Technology and Automation, Vol 2, Proceedings	2008		348	352	6
Masoud, Neda; Jayakrishnan , R.	A decomposition algorithm to solve the multi-hop Peer-to-Peer ride-matching problem	TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL	2017	99	1	29	5
Cockayne, Daniel G.	Sharing and neoliberal discourse: The economic function of sharing in the digital on-demand economy	GEOFORUM	2016	77	73	82	5
Aivodji, Ulrich Matchi; Gambis, Sebastien; Huguet, Marie-Jose;	Meeting points in ridesharing: A privacy-preserving approach	TRANSPORTATION RESEARCH PART C-EMERGING TECHNOLOGIES	2016	72	239	253	5

Killijian, Marc-Olivier							
Posen, Hannah A.	Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber?	IOWA LAW REVIEW	2015	101	405	433	5
Gargiulo, Eleonora; Giannantonio, Roberta; Guercio, Elena; Borean, Claudio; Zenezini, Giovanni	Dynamic ride sharing service: are users ready to adopt it?	6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON APPLIED HUMAN FACTORS AND ERGONOMICS (AHFE 2015) AND THE AFFILIATED CONFERENCES, AHFE 2015	2015	3	777	784	5
Schultz, GG; Rilett, LR	Calibration of distributions of commercial motor vehicles in CORSIM	TRAFFIC FLOW THEORY 2005	2005		246	255	5
Gotteland, JB; Durand, N	Genetic algorithms applied to airport ground traffic optimization	CEC: 2003 CONGRESS ON EVOLUTIONARY COMPUTATION, VOLS 1-4, PROCEEDINGS	2003		544	551	5
Gloss, Mareike; McGregor, Moira; Brown, Barry	Designing for Labour: Uber and the On-Demand Mobile Workforce	34TH ANNUAL CHI CONFERENCE ON HUMAN FACTORS IN COMPUTING SYSTEMS, CHI 2016	2016		1632	1643	5
McNeill, Donald	Governing a city of unicorns: technology capital and the urban politics of San Francisco	URBAN GEOGRAPHY	2016	37	494	513	5
Dillenburg, JF; Wolfson, O; Nelson, PC	The intelligent travel assistant	IEEE 5TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS, PROCEEDINGS	2002		691	696	5
Babicheva, T. S.	The use of queuing theory at research and optimization of traffic on the signal-controlled road intersections	3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION TECHNOLOGY AND QUANTITATIVE MANAGEMENT, ITQM 2015	2015	55	469	478	4

Wei, Heng; Mogharabi, Abdollah	Key Issues in Integrating New Town Development into Urban Transportation Planning	INTELLIGENT AND INTEGRATED SUSTAINABLE MULTIMODAL TRANSPORTATION SYSTEMS PROCEEDINGS FROM THE 13TH COTA INTERNATIONAL CONFERENCE OF TRANSPORTATION PROFESSIONALS (CICTP2013)	2013	96	2846	2857	4
Horpedahl, Jeremy	Ideology Uber Alles? Economics Bloggers on Uber, Lyft, and Other Transportation Network Companies	ECON JOURNAL WATCH	2015	12	360	374	4
Greenwood, Brad N.; Wattal, Sunil	SHOW ME THE WAY TO GO HOME: AN EMPIRICAL INVESTIGATION OF RIDE-SHARING AND ALCOHOL RELATED MOTOR VEHICLE FATALITIES	MIS QUARTERLY	2017	41	163	187	4
Meng, Meng; Shao, Chunfu; Zeng, Jingjing; Dong, Chunjiao	A SIMULATION- BASED DYNAMIC TRAFFIC ASSIGNMENT MODEL WITH COMBINED MODES	PROMET-TRAFFIC & TRANSPORTATION	2014	26	65	73	4
Teubner, Timm	THOUGHTS ON THE SHARING ECONOMY	PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL CONFERENCES ON ICT, SOCIETY AND HUMAN BEINGS 2014, WEB BASED COMMUNITIES AND SOCIAL MEDIA 2014, E-COMMERCE 2014, INFORMATION SYSTEMS POST- IMPLEMENTATION AND CHANGE MANAGEMENT 2014 AND E-HEALTH 2014	2014		322	326	3
Niu, Xiaoguang; Zhu, Ying; Zhang, Xining	DeepSense: A Novel Learning Mechanism for Traffic Prediction with Taxi GPS Traces	2014 IEEE GLOBAL COMMUNICATIONS CONFERENCE (GLOBECOM 2014)	2014		2745	2750	3

Lee, DW; Bass, EJ; Patek, SD	Towards a transportation network model for air taxi dispatch planning	Proceedings of the 2005 IEEE Systems & Information Engineering Design Symposium	2005		293	301	3
Yu, Liang; Shao, Dongxu; Wu, Huayu	Next Generation of Journey Planner in a Smart City	2015 IEEE International Conference on Data Mining Workshop (ICDMW)	2015		422	429	3
Yao, Jia; Shi, Feng; An, Shi; Wang, Jian	Evaluation of exclusive bus lanes in a bi-modal degradable road network	TRANSPORTATION RESEARCH PART C-EMERGING TECHNOLOGIES	2015	60	36	51	3
Watanabe, Chihiro; Naveed, Kashif; Neittaanmaki, Pekka; Fox, Brenda	Consolidated challenge to social demand for resilient platforms - Lessons from Uber's global expansion	TECHNOLOGY IN SOCIETY	2017	48	33	53	3
Zhang, Wenbo; Ukkusuri, Satish V.	Optimal Fleet Size and Fare Setting in Emerging Taxi Markets with Stochastic Demand	COMPUTER-AIDED CIVIL AND INFRASTRUCTURE ENGINEERING	2016	31	647	660	3
Ozbay, Kaan; Yanmaz-Tuzel, Ozlem; Holguin-Veras, Jose	Evaluation of impacts of time-of-day pricing initiative on car and truck traffic - Port Authority of New York and New Jersey	FINANCE, ECONOMICS, AND ECONOMIC DEVELOPMENT 2006	2006		48	56	3
Lamberton, Cait	Collaborative consumption: a goal-based framework	CURRENT OPINION IN PSYCHOLOGY	2016	10	55	59	3
Nie, Yu (Marco)	How can the taxi industry survive the tide of ridesourcing? Evidence from Shenzhen, China	TRANSPORTATION RESEARCH PART C-EMERGING TECHNOLOGIES	2017	79	242	256	3
Zhang, Xin; Liu, Pan; Li, Zhibin; Yu, Hao	Modeling the Effects of Low-carbon Emission Constraints on Mode and Route Choices in Transportation Networks	INTELLIGENT AND INTEGRATED SUSTAINABLE MULTIMODAL TRANSPORTATION SYSTEMS PROCEEDINGS FROM THE 13TH COTA INTERNATIONAL CONFERENCE OF TRANSPORTATION	2013	96	329	338	3

		PROFESSIONALS (CICTP2013)					
Liu, Siyuan; Araujo, Miguel; Brunskill, Emma; Rossetti, Rosaldo; Barros, Joao; Krishnan, Ramayya	Understanding Sequential Decisions via Inverse Reinforcement Learning	2013 IEEE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILE DATA MANAGEMENT (MDM 2013), VOL 1	2013		177	186	3
Rostami, Shahbakhti; Amani, Mohammad Sediq; Aliakbari, Ismail	GIS APPLICATION FOR SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT (CASE STUDY: WORN OUT TEXTURES IN SAQQEZ CITY, IRAN)	11TH INTERNATIONAL MULTIDISCIPLINARY SCIENTIFIC GEOCONFERENCE (SGEM 2011), VOL II	2011		409		3
Russo, Francesco; Stasi, Maria Luisa	Defining the relevant market in the sharing economy	INTERNET POLICY REVIEW	2016		5		2
Feng, J; Zhu, YL; Mukai, N; Watanabe, T	Search on transportation network for location- based service	INNOVATIONS IN APPLIED ARTIFICIAL INTELLIGENCE	2005	3533	657	666	2
Todoli- Signes, Adrian	The 'gig economy': employee, self- employed or the need for a special employment regulation?	TRANSFER-EUROPEAN REVIEW OF LABOUR AND RESEARCH	2017	23	193	205	2
Koszelew, Jolanta	The theoretical framework of the optimization of public transport travel	6th International Conference on Computer Information Systems and Industrial Management Applications, Proceedings	2007		65	70	2
Feng, Jun; Zhu, Yuelong; Mukai, Naoto;	Search on transportation networks for	APPLIED INTELLIGENCE	2007	26	69	79	2

Watanabe, Toyohide	location-based service						
Mylonas, Yiannos; Lestas, Marios; Pitsillides, Andreas; Ioannou, Petros	Speed Adaptive Probabilistic Flooding for Vehicular Ad-Hoc Networks	2011 IEEE 22ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON PERSONAL INDOOR AND MOBILE RADIO COMMUNICATIONS (PIMRC)	2011		719	723	2
He, Long; Mak, Ho-Yin; Rong, Ying; Shen, Zuo-Jun Max	Service Region Design for Urban Electric Vehicle Sharing Systems	M&SOM-MANUFACTURING & SERVICE OPERATIONS MANAGEMENT	2017	19	309	327	2
Benoit, Sabine; Baker, Thomas L.; Bolton, Ruth N.; Gruber, Thorsten; Kandampully, Jay	A triadic framework for collaborative consumption (CC): Motives, activities and resources & capabilities of actors	JOURNAL OF BUSINESS RESEARCH	2017	79	219	227	2
Hochbaum, Dorit S.	Dynamic evolution of economically preferred facilities	EUROPEAN JOURNAL OF OPERATIONAL RESEARCH	2009	193	649	659	2
Polanski, Nathan	Reimagining the Right-of-Way Designing Streets as Environmental and Economic Assets for Active Living and Healthy Environments	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2015		139	148	2
Ndubisi, Nelson Oly; Ehret, Michael; Wirtz, Jochen	Relational Governance Mechanisms and Uncertainties in Nonownership Services	PSYCHOLOGY & MARKETING	2016	33	250	266	2
Rosenblat, Alex; Levy, Karen E. C.; Barocas, Solon; Hwang, Tim	Discriminating Tastes: Uber's Customer Ratings as Vehicles for Workplace Discrimination	POLICY AND INTERNET	2017	9	256	279	2
Wang, Lirong; Todaria, Prakhar;	An Electromagnetic Speed Bump Energy Harvester and Its	IEEE-ASME TRANSACTIONS ON MECHATRONICS	2016	21	1985	1994	2

Pandey, Abhishek; O'Connor, James; Chernow, Barbara; Zuo, Lei	Interactions With Vehicles						
Knapen, Luk; Hartman, Irith Ben-Arroyo; Schulz, Daniel; Bellemans, Tom; Janssens, Davy; Wets, Geert	Determining structural route components from GPS traces	TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL	2016	90	156	171	2
de Leeuw, Tim; Gossling, Tobias	Theorizing change revisited: An amended process model of institutional innovations and changes in institutional fields	JOURNAL OF CLEANER PRODUCTION	2016	135	435	448	2
Anderson, Geoff; Searfoss, Laura; Cox, Alex; Schilling, Elizabeth; Seskin, Stefanie; Zimmerman, Chris	Safer Streets, Stronger Economies: Complete Streets Project Outcomes From Across the United States	ITE JOURNAL-INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS	2015	85	29	36	2
Leighton, Patricia	Professional self-employment, new power and the sharing economy: Some cautionary tales from Uber	JOURNAL OF MANAGEMENT & ORGANIZATION	2016	22	859	874	2
Ding, Zhiming; Huang, Guangyan	Real-Time Traffic Flow Statistical Analysis Based on Network-Constrained Moving Object Trajectories	DATABASE AND EXPERT SYSTEMS APPLICATIONS, PROCEEDINGS	2009	5690	173		2
Rakha, H; Van Aerde, M; Ahn, K; Trani, AA	Requirements for evaluating traffic signal control impacts an energy	ENERGY, AIR QUALITY, AND FUELS 2000: ENERGY AND ENVIRONMENT	2000		56	67	2

	and emissions based an instantaneous speed and acceleration measurements						
Chung, Mihyun; Kim, Jaehyoun	The Internet Information and Technology Research Directions based on the Fourth Industrial Revolution	KSII TRANSACTIONS ON INTERNET AND INFORMATION SYSTEMS	2016	10	1311	1320	2
Samec, V.; Stampler, J.; Sorsky, H.; Gilmore, T. W.	Long span suspension bridges - bridge information modeling	BRIDGE MAINTENANCE, SAFETY, MANAGEMENT AND LIFE EXTENSION	2014		1005	1010	2
Partsinevelos, Panagiotis; Kritikakis, George; Economou, Nikos; Agioutantis, Zach; Tripolitsiotis, Achilleas; Mertikas, Stelios; Vafidis, Antonis	Integration of seismic and image data processing for rockfall monitoring and early warning along transportation networks	NATURAL HAZARDS	2016	83	5133		1
Strach, Michal; Dronszczyk, Piotr	Comprehensive 3D measurements of tram tracks in the tunnel using the combination of laser scanning technology and traditional TPS/GPS surveying	TRANSPORT RESEARCH ARENA TRA2016	2016	14	1940	1949	1
Dudley, Geoffrey; Banister, David; Schwanen, Tim	The Rise of Uber and Regulating the Disruptive Innovator	POLITICAL QUARTERLY	2017	88	492	499	1
Roscia, Mariacristina; Mingrone, Luigi; Pignataro, Gianni; Lazaroiu,	Innovative approach of the sharing E-Mobility	2016 INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON POWER ELECTRONICS, ELECTRICAL DRIVES, AUTOMATION AND MOTION (SPEEDAM)	2016		1120	1126	1

George Cristian								
Boarnet, Marlon G.; Giuliano, Genevieve; Hou, Yuting; Shin, Eun Jin	First/last mile transit access as an equity planning issue	TRANSPORTATION RESEARCH PART A-POLICY AND PRACTICE	2017	103	296	310	1	
Gruen, Adele	Design and the creation of meaningful consumption practices in access-based consumption	JOURNAL OF MARKETING MANAGEMENT	2017	33	226	243	1	
De Maio, Maria Luisa; Vitetta, Antonino; Watling, David	Influence of Experience on Users' Behaviour: a Day-to-Day Model for Route Choice Updating	SIDT SCIENTIFIC SEMINAR 2012	2013	87	60	74	1	
Zhang, Xiaoning	Optimisation methods of road pricing	EUROPEAN JOURNAL OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE RESEARCH	2014	14	1	6	1	
Hasan, Raza; Birgach, Mehdi	Critical Success Factors behind the Sustainability of the Sharing Economy	2016 IEEE/ACIS 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON SOFTWARE ENGINEERING RESEARCH, MANAGEMENT AND APPLICATIONS (SERA)	2016		287	293	1	
Gillen, David; Hashemina, Harried	Measuring reliability of transportation networks using snapshots of movements in the network - An analytical and empirical study	TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL	2016	93	808	824	1	
Chen, M. Keith	Dynamic Pricing in a Labor Market: Surge Pricing and Flexible Work on the Uber Platform	EC'16: PROCEEDINGS OF THE 2016 ACM CONFERENCE ON ECONOMICS AND COMPUTATION	2016		455	455	1	

Tyndall, Justin	Where no cars go: Free-floating carshare and inequality of access	INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION	2017	11	433	442	1
Calo, Ryan; Rosenblat, Alex	THE TAKING ECONOMY: USER, INFORMATION, AND POWER	COLUMBIA LAW REVIEW	2017	117	1623	1690	1
Procher, Vivien; Vance, Colin	Heterogeneity in Correlates of Motorized and Nonmotorized Travel in Germany Intervening Role of Gender	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2012		72	79	1
Zhao, Laijun; Xu, Xiang; Gao, H. Oliver; Wang, Jiajia; Xie, Yujing	A bi-level model for GHG emission charge based on a continuous distribution of travelers' value of time (VOT)	TRANSPORTATION RESEARCH PART D-TRANSPORT AND ENVIRONMENT	2016	47	371	382	1
Becker, Henrik; Ciari, Francesco; Axhausen, Kay W.	Modeling free-floating car-sharing use in Switzerland: A spatial regression and conditional logit approach	TRANSPORTATION RESEARCH PART C-EMERGING TECHNOLOGIES	2017	81	286	299	1
Ravenelle, Alexandra J.	Sharing economy workers: selling, not sharing	CAMBRIDGE JOURNAL OF REGIONS ECONOMY AND SOCIETY	2017	10	281	295	1
Laurell, Christofer; Sandstrom, Christian	ANALYSING UBER IN SOCIAL MEDIA - DISRUPTIVE TECHNOLOGY OR INSTITUTIONAL DISRUPTION?	INTERNATIONAL JOURNAL OF INNOVATION MANAGEMENT	2016	20			1
Pfeffer-Gillett, Alexi	When "Disruption" Collides with Accountability: Holding Ridesharing Companies Liable for Acts of Their Drivers	CALIFORNIA LAW REVIEW	2016	104	233	266	1
Meng, Meng; Shao, Chunfu; Wong, Yiik Diew; Zhang, Jie	Multimodal traffic assignment with traffic emission effects	PROCEEDINGS OF THE INSTITUTION OF CIVIL ENGINEERS-ENGINEERING SUSTAINABILITY	2016	169	114	122	1

Guler, S. Ilgin; Menendez, Monica	Pre-signals for bus priority: basic guidelines for implementation	PUBLIC TRANSPORT	2015	7	339	354	1
Chang, Ben-Jye; Liang, Ying-Hsin; Tsai, Yueh-Lin; Yang, Houn-Jer	Performance Analysis for High Reliable Packet Routing with Concerning Vehicle Accidents in Intelligent Transportation Network System	2012 IEEE 23RD INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON PERSONAL INDOOR AND MOBILE RADIO COMMUNICATIONS (PIMRC)	2012		1090	1095	1
Akhmediyarova, Ainur T.; Kuandykova, Janna R.; Kubekov, Bulat S.; Utepbergenov, Irbulat T.; Popkov, Vladimir K.	Objective of Modeling and Computation of City Electric Transportation Networks Properties	2015 INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION SCIENCE AND MANAGEMENT ENGINEERING (ICISME 2015)	2015		106	111	1
Gregorc, Cveto; Krivec, David	Networking of public passenger transport modes, a step towards sustainable mobility in Ljubljana urban region	TRANSPORT RESEARCH ARENA 2012	2012	48	3009	3017	1
Ranchordas, Sofia	Digital agoras: democratic legitimacy, online participation and the case of Uber-petitions	THEORY AND PRACTICE OF LEGISLATION	2017	5	31	54	1
Bellos, Ioannis; Ferguson, Mark; Toktay, L. Beril	The Car Sharing Economy: Interaction of Business Model Choice and Product Line Design	M&SOM-MANUFACTURING & SERVICE OPERATIONS MANAGEMENT	2017	19	185	201	1
Pournarakis, Dimitrios E.; Sotiropoulos, Dionisios N.; Giaglis, George M.	A computational model for mining consumer perceptions in social media	DECISION SUPPORT SYSTEMS	2017	93	98	110	1
Neuhold, Robert; Haberl, Michael; Fellendorf,	Generating a Lane-Specific Transportation	ADVANCES IN HUMAN ASPECTS OF TRANSPORTATION	2017	484	1025	1037	1

Martin; Pucher, Gernot; Dolancic, Mario; Rudigier, Martin; Pfister, Joerg	Network Based on Floating-Car Data						
Paundra, Joshua; Rook, Laurens; van Dalen, Jan; Ketter, Wolfgang	Preferences for car sharing services: Effects of instrumental attributes and psychological ownership	JOURNAL OF ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY	2017	53	121	130	1
Meng, Meng; Shao, Chunfu; Zhang, Jie; Sun, Yixuan; Zhuge, Chengxiang	Traffic Assignment Model Considering the Emissions Pricing in a Multi-modal Transportation Network	DISASTER ADVANCES	2013	6	156	160	1
Malin, Brenton J.; Chandler, Curry	Free to Work Anxiously: Splintering Precarity Among Drivers for Uber and Lyft	COMMUNICATION CULTURE & CRITIQUE	2017	10	382	400	1
van Erum, Kris; Schoning, Johannes	SubwayAPPS: Using Smartphone Barometers for Positioning in Underground Transportation Environments	PROGRESS IN LOCATION- BASED SERVICES 2016	2017		69	85	0
Rodas Vera, Luciana Alves; Gosling, Marlusa de Sevilha	SHARING ECONOMY IN TOURISM: A THEORETICAL DISCUSSION ABOUT COLLABORATIVE CONSUMPTION AND SHARING	REVISTA ELETRONICA DE ESTRATEGIA E NEGOCIOS-REEN	2017	10	226	251	0
Tavares da Silva, Juliana Coelho; Baroni Cecato, Maria Aurea	The uberization of the individual relationship of work in the digital age and the Brazilian labor law	CADERNOS DE DEREITO ACTUAL	2017		257	271	0

Bjornara, Helga Birgit; Berntsen, Sveinung; te Velde, Saskia J.; Fegran, Liv; Fyhri, Aslak; Deforche, Benedicte; Andersen, Lars Bo; Bere, Elling	From cars to bikes - the feasibility and effect of using e-bikes, longtail bikes and traditional bikes for transportation among parents of children attending kindergarten: design of a randomized cross-over trial	BMC PUBLIC HEALTH	2017	17			0
Rakoczy, Anna M.; Shu, Xinggao; Otter, Duane	Vehicle-Track-Bridge Interaction Modeling and Validation for Short Span Railway Bridges	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2017		127	138	0
Sarriera, Javier Morales; Alvarez, German Escovar; Blynn, Kelly; Alesbury, Andrew; Scully, Timothy; Zhao, Jinhua	To Share or Not To Share Investigating the Social Aspects of Dynamic Ridesharing	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2017		109	117	0
Caggiani, Leonardo; Camporeale, Rosalia; Ottomanelli, Michele	Planning and Design of Equitable Free-Floating Bike-Sharing Systems Implementing a Road Pricing Strategy	JOURNAL OF ADVANCED TRANSPORTATION	2017				0
Jia, Yongzheng; Xu, Wei; Liu, Xue	An Optimization Framework For Online Ride-sharing Markets	2017 IEEE 37TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON DISTRIBUTED COMPUTING SYSTEMS (ICDCS 2017)	2017		826	835	0
Corona-Trevino, Leonel	Technology Management of Capital Assets and Risks in the Service Sharing Economy: Cases of Uberization of Crowdfunding and Transportation in Mexico	2017 PORTLAND INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (PICMET)	2017				0

Jung, Jiyeon; Koo, Yoonmo	Analyzing the Effects of Car Sharing Services on the Reduction of Greenhouse Gas (GHG) Emissions	SUSTAINABILITY	2018	10			0
Martin, Chris J.; Upham, Paul; Klapper, Rita	Democratising platform governance in the sharing economy: An analytical framework and initial empirical insights	JOURNAL OF CLEANER PRODUCTION	2017	166	1395	1406	0
Tan, Felix Ter Chian; Tan, Barney; Lu, Anthony; Land, Lesley	Delivering Disruption in an Emergent Access Economy: A Case Study of an E-hailing Platform	COMMUNICATIONS OF THE ASSOCIATION FOR INFORMATION SYSTEMS	2017	41	497	516	0
Thebault-Spieker, Jacob; Terveen, Loren; Hecht, Brent	Toward a Geographic Understanding of the Sharing Economy: Systemic Biases in UberX and TaskRabbit	ACM TRANSACTIONS ON COMPUTER-HUMAN INTERACTION	2017	24			0
Wilhelms, Mark-Philipp; Merfeld, Katrin; Henkel, Sven	Yours, mine, and ours: A user-centric analysis of opportunities and challenges in peer-to-peer asset sharing	BUSINESS HORIZONS	2017	60	771	781	0
Barann, Benjamin; Beverungen, Daniel; Muller, Oliver	An open-data approach for quantifying the potential of taxi ridesharing	DECISION SUPPORT SYSTEMS	2017	99	86	95	0
Yu, Zhijian; Bai, Hefei	Research on Tax Issues of Shared Economic Business Model	PROCEEDINGS OF THE 2017 INTERNATIONAL CONFERENCE ON EDUCATION, ECONOMICS AND MANAGEMENT RESEARCH (ICEEMR 2017)	2017	95	275	278	0
Dong, Shuxia; Luo, Yadan; Zhang, Xiaoxuan	Study on Development Model of China's Online Rental Business	PROCEEDINGS OF THE 2017 6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MEASUREMENT, INSTRUMENTATION AND	2017	154	220	223	0

		AUTOMATION (ICMIA 2017)					
Hofmann, Eva; Hartl, Barbara; Penz, Elfriede	Power versus trust - what matters more in collaborative consumption?	JOURNAL OF SERVICES MARKETING	2017	31	589	603	0
Wilhelms, Mark-Philipp; Henkel, Sven; Merfeld, Katrin	You Are What You Share: Understanding Participation Motives in Peer-to-Peer Carsharing	DISRUPTING MOBILITY: IMPACTS OF SHARING ECONOMY AND INNOVATIVE TRANSPORTATION ON CITIES	2017		105	119	0
Dowling, Robyn; Maalsen, Sophia; Kent, Jennifer L.	Sharing as sociomaterial practice: Car sharing and the material reconstitution of automobility	GEOFORUM	2018	88	10	16	0
Vitins, B. J.; Axhausen, K. W.	Extraction and evaluation of transportation network grammars for efficient planning applications	DESIGN SCIENCE	2018	4			0
Barnes, Stuart J.; Mattsson, Jan	Understanding collaborative consumption: Test of a theoretical model	TECHNOLOGICAL FORECASTING AND SOCIAL CHANGE	2017	118	281	292	0
Laurell, Christofer; Sandstrom, Christian	The sharing economy in social media: Analyzing tensions between market and non-market logics	TECHNOLOGICAL FORECASTING AND SOCIAL CHANGE	2017	125	58	65	0
Taeuscher, Karl; Kietzmann, Jan	Learning from Failures in the Sharing Economy	MIS QUARTERLY EXECUTIVE	2017	16	253	264	0
Santoso, Adhi Setyo; Wahyuni, Sari	Maximizing Strategic Alliances in the Multi-Sided Platform Firms	INTERNATIONAL JOURNAL OF BUSINESS	2018	23	26	52	0
Tan, Felix Ter Chian; Cahalane, Michael;	How GoGet CarShare's Product-Service System is Facilitating	MIS QUARTERLY EXECUTIVE	2017	16	265	277	0

Tan, Barney; Englert, Jonathan	Collaborative Consumption						
Hawapi, Mega Wati; Sulaiman, Zuraidah; Kohar, Umar Haiyat Abdul; Abu Talib, Noraini	Effects of Perceived Risks, Reputation and Electronic Word of Mouth (E-WOM) on Collaborative Consumption of Uber Car Sharing Service	5TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANUFACTURING, OPTIMIZATION, INDUSTRIAL AND MATERIAL ENGINEERING	2017	215			0
Novikova, Olga	The Sharing Economy and the Future of Personal Mobility: New Models Based on Car Sharing	TECHNOLOGY INNOVATION MANAGEMENT REVIEW	2017	7	27	31	0
Walpert, Jacob D.	CARPOOLING LIABILITY?: APPLYING TORT LAW PRINCIPLES TO THE JOINT EMERGENCE OF SELF-DRIVING AUTOMOBILES AND TRANSPORTATION NETWORK COMPANIES	FORDHAM LAW REVIEW	2017	85	1863	1897	0
Wilhelms, Mark - Philipp; Henkel, Sven; Falk, Tomas	To earn is not enough: A means- end analysis to uncover peer- providers' participation motives in peer-to-peer carsharing	TECHNOLOGICAL FORECASTING AND SOCIAL CHANGE	2017	125	38	47	0
Blevins, John	License to Uber: Using Administrative Law to Fix Occupational Licensing	UCLA LAW REVIEW	2017	64	844	901	0
Tong, Yongxin; Chen, Lei; Shahabi, Cyrus	Spatial Crowdsourcing: Challenges, Techniques, and Applications	PROCEEDINGS OF THE VLDB ENDOWMENT	2017	10	1988	1991	0
Choi, Junyoung; Yoon, Jeakak	Utilizing Spatial Big Data platform in evaluating correlations between rental housing car	SPATIAL INFORMATION RESEARCH	2017	25	555	564	0

	sharing and public transportation						
Benenson, Itzhak; Ben-Elia, Eran; Rofe, Yodan; Rosental, Amit	Estimation of Urban Transport Accessibility at the Spatial Resolution of an Individual Traveler	SEEING CITIES THROUGH BIG DATA: RESEARCH, METHODS AND APPLICATIONS IN URBAN INFORMATICS	2017		383	404	0
Mocker, Martin; Fonstad, Nils O.	How AUDI AG is Driving Toward the Sharing Economy	MIS QUARTERLY EXECUTIVE	2017	16	279	293	0
Oyedele, Adesegun; Simpson, Penny	Emerging adulthood, sharing utilities and intention to use sharing services	JOURNAL OF SERVICES MARKETING	2018	32	161	174	0
Zou, Mimi	The Regulatory Challenges of 'Uberization' in China: Classifying Ride-Hailing Drivers	INTERNATIONAL JOURNAL OF COMPARATIVE LABOUR LAW AND INDUSTRIAL RELATIONS	2017	33	269	294	0
Prieto, Marc; Baltas, George; Stan, Valentina	Car sharing adoption intention in urban areas: What are the key sociodemographic drivers?	TRANSPORTATION RESEARCH PART A-POLICY AND PRACTICE	2017	101	218	227	0
Cao, Diana	Regulation Through Deregulation: Sharing Economy Companies Gaining Legitimacy by Circumventing Traditional Frameworks	HASTINGS LAW JOURNAL	2017	68	1085	1110	0
Zuo Renshu; Zhang Chuxue	The Research on Business Model of Sharing Economy: In Case of Taxi-hailing Didi	NEW THINKING FOR STRATEGY: GREEN, INNOVATION AND SHARING	2017		256	261	0
Svecova, Lenka; Veber, Jaromir	IS THE SHARING ECONOMY UNFAIR COMPETITION AND SHOULD IT BE REGULATED?	IDIMT-2017 - DIGITALIZATION IN MANAGEMENT, SOCIETY AND ECONOMY	2017	46	55	60	0
Rai, Heleen Buldeo; Verlinde, Sara; Merckx, Jan;	Crowd logistics: an opportunity for more sustainable urban freight transport?	EUROPEAN TRANSPORT RESEARCH REVIEW	2017	9			0

Macharis, Cathy							
Todoli Signes, Adrian	The special regulation of the work in the "Gig economy"	REDES COM-REVISTA DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO SOCIAL DE LA COMUNICACION	2017		68	97	0
McPhee, Chris	Editorial: Insights	TECHNOLOGY INNOVATION MANAGEMENT REVIEW	2017	7	3	4	0
Bratianu, Constantin	Sharing Economy: Knowledge Strategies for Crazy Times	PROCEEDINGS OF THE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLECTUAL CAPITAL, KNOWLEDGE MANAGEMENT & ORGANISATIONAL LEARNING (ICICKM 2017)	2017		29	35	0
Moon, M. Jae	Government-driven Sharing Economy: Lessons from the Sharing City Initiative of the Seoul Metropolitan Government	JOURNAL OF DEVELOPING SOCIETIES	2017	33	223	243	0
Liu, Ke; Chen, Meng-Han	Research on the Innovation of Business Model in Sharing Economy	PROCEEDINGS OF THE 3RD ANNUAL INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT, ECONOMICS AND SOCIAL DEVELOPMENT (ICMESD 17)	2017	21	31	34	0
Ma, Tai-Yu	On-demand Dynamic Bi-/multi-modal Ride-sharing using Optimal Passenger-vehicle Assignments	2017 1ST IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENVIRONMENT AND ELECTRICAL ENGINEERING AND 2017 17TH IEEE INDUSTRIAL AND COMMERCIAL POWER SYSTEMS EUROPE (EEEIC / I&CPS EUROPE)	2017				0
Loebbers, Julian; von Hoffen, Moritz; Becker, Joerg	Business Development in the Sharing Economy: A Business Model Generation Framework	2017 IEEE 19TH CONFERENCE ON BUSINESS INFORMATICS (CBI), VOL 1	2017	1	237	246	0

Arakawa, Yutaka	Poster Abstract: Empirical Research on Behavior Change promoted by Information Technology	2017 16TH ACM/IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION PROCESSING IN SENSOR NETWORKS (IPSN)	2017		319	320	0
Dillahunt, Tawanna R.; Kameswaran, Vaishnav; Li, Linfeng; Rosenblat, Tanya	Uncovering the Values and Constraints of Real-time Ridesharing for Low-resource Populations	PROCEEDINGS OF THE 2017 ACM SIGCHI CONFERENCE ON HUMAN FACTORS IN COMPUTING SYSTEMS (CHI'17)	2017		2757	2769	0
Hira, Andy; Reilly, Katherine	The Emergence of the Sharing Economy: Implications for Development	JOURNAL OF DEVELOPING SOCIETIES	2017	33	175	190	0
Wu Lan; Pan Shaohui	Our Time, Sharing Time: A Revolution of Business Model	NEW THINKING FOR STRATEGY: GREEN, INNOVATION AND SHARING	2017		268	272	0
Zhang, Jing; Paschalidis, Ioannis Ch.	Data-Driven Estimation of Travel Latency Cost Functions via Inverse Optimization in Multi-Class Transportation Networks	2017 IEEE 56TH ANNUAL CONFERENCE ON DECISION AND CONTROL (CDC)	2017				0
Huang, Jie; Connors, Richard D.; Maher, Mike J.	Modeling Network Growth with Scaling Laws in a Linear Monocentric City	TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	2014		134	143	0
Ataei, N.; McCarthy, E.; Padgett, J. E.	Application of shape memory alloys (SMAs) for prevention of bridge deck unseating during hurricane wave and surge loading	BRIDGE MAINTENANCE, SAFETY, MANAGEMENT, RESILIENCE AND SUSTAINABILITY	2012		1945	1952	0
Duan, Zhengyu; Yang, Dongyuan	Vehicle Routing Planning in Dynamic Transportation Network Based on Floating Car Data	SUSTAINABLE CITIES DEVELOPMENT AND ENVIRONMENT, PTS 1-3	2012		707	716	0

Aparicio, Juan; Tas, Nazif C.; Rosca, Justinian; Miller, David; Collar, Benjamin	Intersection Information Services: A Flexible and Extensible Connected Vehicle Framework	2012 INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO (ICCVE)	2012		290		0
Liu, Mingming; Griggs, Wynita; King, Christopher; Wirth, Fabian; Borrel, Paul; Shorten, Robert	Applying a QoS-based Fleet Dimension Method to Reduce Fleet Emissions	2013 INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO (ICCVE)	2013		732	733	0
Codeca, Lara; Frank, Raphael; Engel, Thomas	Improving Traffic in Urban Environments applying the Wardrop Equilibrium	2013 21ST IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON NETWORK PROTOCOLS (ICNP)	2013				0
Son, Myunghee; Min, Okgee; Kim, Jonghyun; Baek, Sung Hoon	A safer way to share a car based on SNS to increase Use Efficiency of released vehicles	2014 INTERNATIONAL CARNAHAN CONFERENCE ON SECURITY TECHNOLOGY (ICCST)	2014				0
Risquez Fernandez, Jose Manuel; Redondo Sanchez, Mario; Gomez Lorenzo, Jose Julian; Timon Reina, Santiago	Solving air transport contingencies by using genetic algorithms RUCCMAN	17TH MEETING OF THE EURO WORKING GROUP ON TRANSPORTATION, EWGT2014	2014	3	249	258	0
Geisser, Lauren	RISK, REWARD, AND RESPONSIBILITY: A CALL TO HOLD UBERX, LYFT, AND OTHER TRANSPORTATION NETWORK COMPANIES	SOUTHERN CALIFORNIA LAW REVIEW	2016	89	317	358	0

	VICARIOUSLY LIABLE FOR THE ACTS OF THEIR DRIVERS						
Swenson, Ron	Solar Skyways	2013 ISES SOLAR WORLD CONGRESS	2014	57	109	116	0
Grue, Berit	MEASUREMENT ERRORS IN A TRANSPORTATION MODEL NETWORK	TRANSPORTATION AND URBAN SUSTAINABILITY	2010		511	518	0
Salmon, Christian; Motevalli, Vahid	MODELING HAZARD AND THREAT RISKS TO POPULATIONS SURROUNDING PUBLIC-USE, NON-TOWERED AIRPORTS DUE TO GENERAL AVIATION OPERATIONS	PROCEEDINGS OF THE ASME INTERNATIONAL MECHANICAL ENGINEERING CONGRESS AND EXPOSITION, 2013, VOL 15	2014				0
Circella, Giovanni; Hunt, John Douglas; Stefan, Kevin John; Brownlee, Alan Thomas; Mccoy, Michael	Simplified model of local transit services	EUROPEAN JOURNAL OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE RESEARCH	2014	14	122	142	0
Basavaraj, Veeresh; Noyes, Daniel; Fiondella, Lance; Lownes, Nicholas	Mitigating the Impact of Transportation Network Disruptions on Evacuation	2015 IEEE INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON TECHNOLOGIES FOR HOMELAND SECURITY (HST)	2015				0
Dai, Hongna; Yao, Enjian; Zhao, Rui	Research on Congestion Pricing in Multimode Traffic considering Delay and Emission	DISCRETE DYNAMICS IN NATURE AND SOCIETY	2015				0
Lopez-Neri, Emmanuel; Octavio Gutierrez-Garcia, J.	Event-Oriented Framework for Smart Transportation	2015 IEEE FIRST INTERNATIONAL SMART CITIES CONFERENCE (ISC2)	2015				0
Edelman, Benjamin	Whither Uber?: Competitive Dynamics in	COMPETITION POLICY INTERNATIONAL	2015	11	30	37	0

	Transportation Networks						
Allen, Jonathan P.	The Sharing Economy: Studying Technology-Mediated Social Movements	PROCEEDINGS OF THE 2016 ACM SIGMIS CONFERENCE ON COMPUTERS AND PEOPLE RESEARCH (SIGMIS-CPR'16)	2016		65	67	0
Meng, M.; Shao, C. F.; Wong, Y. D.; Zhang, J.	Multimodal Network Equilibrium with Stochastic Travel Times	MATHEMATICAL PROBLEMS IN ENGINEERING	2014				0
Liu Nan; Chen Daqiang	New formulations for second-best congestion pricing problems on a general transportation network with elastic demands: An excess-demand approach	GLOBALIZATION CHALLENGE AND MANAGEMENT TRANSFORMATION, VOLS I - III	2007		19	28	0
Sharma, V; Choros, J	Program for estimating the remaining fatigue life of steel Railway Bridges	BUILDING AN INTERNATIONAL COMMUNITY OF STRUCTURAL ENGINEERS, VOLS 1 AND 2	1996		223	229	0
Calabro, A; Postorino, MN; Sarne, GML	An acoustic passive detector for traffic counts with neural networks	NEURAL NETS WIRN VIETRI-01	2002		215	220	0
Tzirakis, E.; Pitsas, K.; Zannikos, F.; Stournas, S.	Vehicle emissions and driving cycles: Comparison of the Athens Driving Cycle (ADC) with ECE-15 and European Driving Cycle(EDC)	Proceedings of the 9th International Conference on Environmental Science and Technology, Vol A - Oral Presentations, Pts A and B	2005		A152 0		0
Jessup, E; Casavant, K	Understanding grain movements for demand estimation - The Columbia-Snake River System in Washington state	INLAD WATERWAYS; PORTS AND CHANNELS; AND THE MARINE ENVIRONMENT	2005		17	21	0

Nanayakkar a, A. G. A. N.; Wirasinghe, S. C.	FACTORS AFFECTING THE CHOICE OF AIRPORT AIRSIDE CONFIGURATIONS	TRANSPORTATION STUDIES: SUSTAINABLE TRANSPORTATION, PROCEEDINGS OF THE 11TH INTERNATIONAL CONFERENCE OF HONG KONG SOCIETY FOR TRANSPORTATION STUDIES	2006		479	488	0
Zhang, Dahai; Jin, Wenzhou	Application of on-line toll system based on video technology for nonlocal cars in regional logistic transportation management	Fifth Wuhan International Conference on E-Business, Vols 1-3: INTEGRATION AND INNOVATION THROUGH MEASUREMENT AND MANAGEMENT	2006		1167	1171	0
Hung, Nguyen Thanh; Ikeda, Hideto; Kenzi, Kuribayasi; Vogiatzis, Nikolaos; Lin, Zin	An optimum algorithm for reporting of automobile position	2006 FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMMUNICATIONS AND ELECTRONICS	2006		408		0
Chen, Huijuan; Hu, Jinxing; Chen, Yi; Zhu, Dingju; Deng, Min	Road Network Reliability Evaluation based on Urban Resident Travel Behavior Characteristics Modeling	2010 18TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON GEOINFORMATICS	2010				0
Harata, N.; Aono, S.	Evaluation of car control measures based on an Internet- based travel survey system	HIGHWAY AND URBAN ENVIRONMENT	2007	12	91		0
Kalikin, Vadim E.; Verkhogliad, Alexander G.; Kalichkin, Stepan V.; Makarov, Sergei N.; Bazin, Vladimir S.; Kharhota, Vladimir B.; Savkov, Sergei G.	Automatic High- Speed Optoelectronic System for Dimensional Inspection of Distant Articles in Industry and Transport	MEASUREMENT TECHNOLOGY AND INTELLIGENT INSTRUMENTS IX	2010	437	429	433	0

Gogoncea, Dan; Cristea, Lidia	Industrial transportation network by utilization of a pilot cable with a single frequency	ICSENG 2008: INTERNATIONAL CONFERENCE ON SYSTEMS ENGINEERING	2008		225	229	0
Syberfeldt, Anna; Grimm, Henrik; Ng, Amos; Andersson, Martin; Karlsson, Ingemar	SIMULATION-BASED OPTIMIZATION OF A COMPLEX MAIL TRANSPORTATION NETWORK	2008 WINTER SIMULATION CONFERENCE, VOLS 1-5	2008		2625	2631	0
Acquaviva, Jonathan; Foster, Earl; Ferdon, Charles; Zhang, K. Max	ENERGY AND ENVIRONMENTAL ASSESSMENT OF PLUG-IN HYBRID VEHICLES IN THE NEW YORK METROPOLITAN AREA USING MATPOWER POWER SYSTEM SIMULATION PACKAGE	ES2009: PROCEEDINGS OF THE ASME 3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENERGY SUSTAINABILITY, VOL 1	2009		863	872	0
Radzimski, Adam	Residential Market and Urban Planning in Transition. Case Study of Poznan	CERS 2009 - 3RD CENTRAL EUROPEAN CONFERENCE IN REGIONAL SCIENCE, INTERNATIONAL CONFERENCE PROCEEDINGS - YOUNG SCIENTISTS ARTICLES	2009		1257	1261	0
Mesbah, Mahmoud; Sarvi, Majid; Ouveysi, Iradj; Currie, Graham	OPTIMIZATION OF TRANSIT PRIORITY IN THE TRANSPORTATION NETWORK USING A DECOMPOSITION METHODOLOGY	18TH INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON TRANSPORTATION AND TRAFFIC THEORY	2009		137	154	0
Wong, R. C. P.; Wong, S. C.; Szeto, W. Y.; Yang, H.	DEVELOPMENT OF A TAXI CUSTOMER SEARCH MODEL USING GPS DATA	TRANSPORTATION AND URBAN SUSTAINABILITY	2010		857	864	0
Zhu, Feng; Lin, Hong-Zhi; Lo, Hong K.; Lau, Alexis Kai-Hon	CELL-BASED CONGESTION AND EMISSION MODELING FOR SIGNALIZED INTERSECTIONS	TRANSPORTATION AND URBAN SUSTAINABILITY	2010		807	813	0

Chaduvula, Siva Chaitanya; Kriegel, Tyler; Panchal, Jitesh H.	ESTIMATION OF CO2 EMISSIONS CONSIDERING THE DECISIONS OF MULTIPLE DRIVERS WITHIN CAR-FOLLOWING MODELS	INTERNATIONAL DESIGN ENGINEERING TECHNICAL CONFERENCES AND COMPUTERS AND INFORMATION IN ENGINEERING CONFERENCE, 2015, VOL 4	2016					0
Tang, Edmond Kai Cheong; Hao, Hong	Numerical analysis of a cable-stayed bridge to blast loads	PROCEEDINGS OF THE 7TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON SHOCK & IMPACT LOADS ON STRUCTURES	2007		557		564	0
Ozen, Halit; Saracoglu, Abdulsamet; Boz, Fatih Kerem; Kusakci, Sumeyye Seyma	EVALUATION OF PARK AND RIDE FACILITIES IN ISTANBUL USING GEOGRAPHIC INFORMATION SYSTEMS (GIS)	SIGMA JOURNAL OF ENGINEERING AND NATURAL SCIENCES-SIGMA MUHENDISLIK VE FEN BILIMLERI DERGISI	2016	7	79		88	0
Brescia, Raymond H.	Uber for Lawyers: The Transformative Potential of a Sharing Economy Approach to the Delivery of Legal Services	BUFFALO LAW REVIEW	2016	64	745		836	0
Astore, Giuseppe; Floria, Vincenza; Soldo, Luca; Ceccotto, Stefano	The Design solution for a complex metro station, Istanbul, Dudullu-Bostanci Line	GALLERIE E GRANDI OPERE SOTTERRANEE	2016		11		24	0
Chen, Ho-Wen; Yu, Ruey-Fang; Chuang, Yen-Hsun	Bio-inspired optimal site selection of LPG stations for gas-driven cars in an urban region	JOURNAL OF NATURAL GAS SCIENCE AND ENGINEERING	2016	35	1301		1309	0
Mikolajewsk a-Zajac, Karolina; Rodak, Olga	Cooperative platforms as an attempt to revise the corporate model of sharing economy	E-MENTOR	2016		67		73	0
Miller, J.; Lee, C.; D'Ambrosio, L.	GRANDMA'S TAKING AN UBER: THE SHARING ECONOMY AND THE OLDEST OLD	GERONTOLOGIST	2016	56	97		97	0

Ambrosino, Giorgio; Nelson, John D.; Boero, Marco; Pettinelli, Irene	Enabling intermodal urban transport through complementary services: From Flexible Mobility Services to the Shared Use Mobility Agency Workshop 4. Developing inter-modal transport systems	RESEARCH IN TRANSPORTATION ECONOMICS	2016	59	179	184	0
Miller, Brian J.; Moore, Derek W.; Schmidt, Chester W., Jr.	Telemedicine and the Sharing Economy: The "Uber" for Healthcare	AMERICAN JOURNAL OF MANAGED CARE	2016	22	E420		0
Luckner, Naemi; Fitzpatrick, Geraldine; Werner, Katharina; Subasi, Oezge	Setting up and Running a Sharing Service: an Organisational Perspective	INTERACTION DESIGN AND ARCHITECTURES	2015		63	80	0
Domenech-Pascual, Gabriel	Sharing Economy and Regulatory Strategies towards Legal Change	EUROPEAN JOURNAL OF RISK REGULATION	2016	7	717	727	0
Wu, Li-hua	Understanding Collaborative Consumption Business Model: Case of Car Sharing Systems	INTERNATIONAL CONFERENCE ON MATERIALS, MANUFACTURING AND MECHANICAL ENGINEERING (MMME 2016)	2016		403	409	0
Tham, Aaron	When Harry met Sally: different approaches towards Uber and AirBnB-an Australian and Singapore perspective	INFORMATION TECHNOLOGY & TOURISM	2016	16	393	412	0
Nnajofofor, Peterson	The New Sharing Economy: Creation of a New Serfdom?	PERSPECTIVES ON GLOBAL DEVELOPMENT AND TECHNOLOGY	2017	16	297	314	0
von Hoffen, Moritz	The Sharing Economy Meets the Semantic Web: An Ontology	2017 11TH IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON	2017		212	219	0

	for the Matchmaking of Peers	SEMANTIC COMPUTING (ICSC)					
Kontou, Eleftheria; Yin, Yafeng; Lin, Zhenhong; He, Fang	Socially optimal replacement of conventional with electric vehicles for the US household fleet	INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION	2017	11	749	763	0
Terayama, Kazuki; Odani, Michiyasu	Expected role of public transportation services in securing residents' accessibility to the city center in suburban housing development areas	WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH - WCTR 2016	2017	25			0
Flores, Onesimo; Rayle, Lisa	How cities use regulation for innovation: the case of Uber, Lyft and Sidecar in San Francisco	WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH - WCTR 2016	2017	25	3760	3772	0
Nishino, Nariaki; Takenaka, Takeshi; Takahashi, Hiroki	Manufacturer's strategy in a sharing economy	CIRP ANNALS-MANUFACTURING TECHNOLOGY	2017	66	409	412	0
Miguel Rodriguez-Anton, Jose; del Mar Alonso-Almeida, Maria; Rubio-Andrada, Luis; Celemin Pedroche, Maria Soledad	Collaborative economy. An approach to sharing tourism in Spain	CIRIEC-ESPANA REVISTA DE ECONOMIA PUBLICA SOCIAL Y COOPERATIVA	2016	88	259	283	0
Sotiropoulos, Dionisios N.; Pournarakis, Demitrios E.; Giaglis, George M.	A Genetic Algorithm Approach for Topic Clustering: A Centroid-Based Encoding Scheme	2016 7TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION, INTELLIGENCE, SYSTEMS & APPLICATIONS (IISA)	2016				0

Martinez-Polo, Josep; Martinez-Sanchez, Jesus T.; Noguera Vivo, Jose Manuel	Participation and Sharing Economy: The Spanish Case of #Compartirmola	ENTREPRENEURSHIP, BUSINESS AND ECONOMICS, VOL 1	2016	43103	15	22	0
Gonzalez Alemany, Miguel Angel	Improving Public Transport Quality Using Accelerating Moving Walks	AUTOMATED PEOPLE MOVERS AND AUTOMATED TRANSIT SYSTEMS 2016: INNOVATION IN A RAPIDLY URBANIZING WORLD	2016		107	120	0
Cheng, Xusen; Zhu, Runge; Fu, Shixuan	Modeling the Motivation of Users' Sharing Option: A Case Study Based on A Car-Sharing Digital Platform	Fifteenth Wuhan International Conference on E-Business	2016		45	52	0
Gao, Shang; Zhang, Xuemei	Understanding Business Models in the Sharing Economy in China: A Case Study	SOCIAL MEDIA: THE GOOD, THE BAD, AND THE UGLY	2016	9844	661	672	0
Guo, Ruixue; Liu, Zhili; Cai, Jing	Research on Effectiveness of Ride-sharing Service in China Based on PEST Analysis	PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON PROMOTION OF INFORMATION TECHNOLOGY (ICPIT 2016)	2016	66	100	105	0
SAKA, AA	LGG SYSTEM FOR EMERGENCY RESPONSE APPLICATIONS	JOURNAL OF SURVEYING ENGINEERING-ASCE	1992	118	90	98	0
Wu, Xuemei; Zhi, Qiang	Impact of Shared Economy on Urban Sustainability: from the Perspective of Social, Economic, and Environmental Sustainability	CLEAN ENERGY FOR CLEAN CITY: CUE 2016 - APPLIED ENERGY SYMPOSIUM AND FORUM: LOW-CARBON CITIES AND URBAN ENERGY SYSTEMS	2016	104	191	196	0
Leiren, Merethe Dotterud; Aarhaug, Jorgen	Taxis and crowd-taxis: sharing as a private activity and public concern	INTERNET POLICY REVIEW	2016	5			0

Sandim, Miguel; Rossetti, Rosaldo J. F.; Moura, Daniel C.; Kokkinogenis, Zafeiris; Rubio, Thiago R. P. M.	Using GPS-based AVL Data to Calculate and Predict Traffic Network Performance Metrics: a Systematic Review	2016 IEEE 19TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS (ITSC)	2016		1692	1699	0
Aptekar, Sofya	Gifts Among Strangers: The Social Organization of Freecycle Giving	SOCIAL PROBLEMS	2016	63	266	283	0
Asmi, Fahad; He, Tongliang; Zhou, Rongting; Han, Feifei	Factors affecting customer satisfaction and intentions to adopt m-service in China	2016 IEEE 13TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON E-BUSINESS ENGINEERING (ICEBE)	2016		305	310	0
Li, Xinye; Teng, Huang; Cao, Mengmeng	Vehicle Logo Recognition Based on Optimized Dictionary and Robust Collaborative Representation	2016 INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION ENGINEERING AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY (IECT 2016)	2016		132	137	0
Huerter, Jack	GEXPLODING TRAINS IN THE WAKE OF THE CRUDE-BY-RAIL BOOM: THE DISTRIBUTION OF LIABILITY IN CRUDE-TRAIN DERAILMENTS	WISCONSIN LAW REVIEW	2016		1033	1064	0
Ning, Hongchao; Xue, Tongxin	Operating of special car under the vision of shared economy	PROCEEDINGS OF THE 2016 INTERNATIONAL CONFERENCE ON ADVANCES IN MANAGEMENT, ARTS AND HUMANITIES SCIENCE (AMAHS 2016)	2016	63	10	13	0
Blinkin, Mikhail; Zalesskiy, Nikolay	A Forecast for Transport System Development in Russia	TRANSPORT SYSTEMS OF RUSSIAN CITIES: ONGOING TRANSFORMATIONS	2016		273	293	0
Zhang, Mengyu; Cheng, Xusen; Luo,	An Empirical Business Study on Service Providers' Satisfaction in Sharing Economy	2016 IEEE FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE ON DATA SCIENCE IN CYBERSPACE (DSC 2016)	2016		514	519	0

Xuan; Fu, Shixuan							
Nielsen, Jane; Griggs, Lynden	ALLOCATING RISK AND LIABILITY FOR DEFECTIVE 3D PRINTED PRODUCTS: PRODUCT SAFETY, NEGLIGENCE, OR SOMETHING NEW?	MONASH UNIVERSITY LAW REVIEW	2016	42	712	739	0
Sovani, Altaf; Jayawardena, Chandana (Chandi)	How should Canadian tourism embrace the disruption caused by the sharing economy?	WORLDWIDE HOSPITALITY AND TOURISM THEMES	2017	9	464	470	0
Akyelken, Nihan; Banister, David; Givoni, Moshe	The Sustainability of Shared Mobility in London: The Dilemma for Governance	SUSTAINABILITY	2018	10			0

Prilog 7. Popis publikacija po citiranosti

Publikacija	Ukupna citiranost	Ukupan broj članaka	Ukupna citiranost po članku
TRANSPORTATION RESEARCH PART B-METHODOLOGICAL	293	6	49
TRANSPORTATION RESEARCH PART C-EMERGING TECHNOLOGIES	86	6	14
COMPUTERS ENVIRONMENT AND URBAN SYSTEMS	78	2	39
TRANSPORTATION PLANNING AND TECHNOLOGY	75	1	75
ORGANIZATION & ENVIRONMENT	64	1	64
IEEE TRANSACTIONS ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS	64	2	32
JOURNAL OF CONSUMER BEHAVIOUR	58	1	58
PHYSICA A-STATISTICAL MECHANICS AND ITS APPLICATIONS	58	1	58
ECOLOGICAL ECONOMICS	53	1	53
PLOS ONE	45	1	45
JOURNAL OF TRANSPORTATION ENGINEERING-ASCE	44	1	44
ATMOSPHERIC ENVIRONMENT	37	1	37
TRANSPORTATION RESEARCH RECORD	36	7	5
INTERNATIONAL JOURNAL OF GEOGRAPHICAL INFORMATION SCIENCE	28	1	28
APPLIED MATHEMATICAL MODELLING	23	1	23
STRUCTURES IN THE NEW MILLENNIUM	23	1	23
TRANSPORT POLICY	18	1	18
PROCEEDINGS OF THE 2015 ACM INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMPUTER-SUPPORTED COOPERATIVE WORK AND SOCIAL COMPUTING (CSCW'15)	18	1	18
TRANSIT: BUS, RURAL PUBLIC AND INTERCITY, AND PARATRANSIT	13	1	13
IEEE TRANSACTIONS ON VEHICULAR TECHNOLOGY	13	2	7
TRANSPORTATION SCIENCE	13	1	13
TUNNELLING AND UNDERGROUND SPACE TECHNOLOGY	12	1	12
TRANSPORTMETRICA B-TRANSPORT DYNAMICS	11	1	11
EUROPEAN JOURNAL OF OPERATIONAL RESEARCH	11	2	6
ANNUAL REVIEW OF ECONOMICS, VOL 8	10	1	10
JOURNAL OF LAW AND SOCIETY	10	1	10
AUTOMATION AND REMOTE CONTROL	10	1	10
INTERNATIONAL JOURNAL OF COMMUNICATION	9	1	9
JOURNAL OF STRATEGY AND MANAGEMENT	8	1	8

<i>TRANSPORTMETRICA A-TRANSPORT SCIENCE</i>	8	1	8
<i>INTERNATIONAL JOURNAL OF INNOVATIVE COMPUTING INFORMATION AND CONTROL</i>	8	1	8
<i>CITIES</i>	7	1	7
<i>INTELLIGENT AND INTEGRATED SUSTAINABLE MULTIMODAL TRANSPORTATION SYSTEMS PROCEEDINGS FROM THE 13TH COTA INTERNATIONAL CONFERENCE OF TRANSPORTATION PROFESSIONALS (CICTP2013)</i>	7	2	4
<i>ACM CONFERENCE ON COMPUTER-SUPPORTED COOPERATIVE WORK AND SOCIAL COMPUTING (CSCW 2016)</i>	7	1	7
<i>INTERNATIONAL JOURNAL OF HYDROGEN ENERGY</i>	7	1	7
<i>INTERNATIONAL JOURNAL OF PHYSICAL DISTRIBUTION & LOGISTICS MANAGEMENT</i>	6	1	6
<i>International Conference on Intelligent Computation Technology and Automation, Vol 2, Proceedings</i>	6	1	6
<i>REGIONAL SCIENCE AND URBAN ECONOMICS</i>	6	1	6
<i>BUSINESS & INFORMATION SYSTEMS ENGINEERING</i>	6	1	6
<i>URBAN TRANSPORT XIII: URBAN TRANSPORT AND THE ENVIRONMENT IN THE 21ST CENTURY</i>	6	1	6
<i>IEEE 5TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS, PROCEEDINGS</i>	5	1	5
<i>TRAFFIC FLOW THEORY 2005</i>	5	1	5
<i>IOWA LAW REVIEW</i>	5	1	5
<i>6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON APPLIED HUMAN FACTORS AND ERGONOMICS (AHFE 2015) AND THE AFFILIATED CONFERENCES, AHFE 2015</i>	5	1	5
<i>34TH ANNUAL CHI CONFERENCE ON HUMAN FACTORS IN COMPUTING SYSTEMS, CHI 2016</i>	5	1	5
<i>URBAN GEOGRAPHY</i>	5	1	5
<i>GEOFORUM</i>	5	2	3
<i>CEC: 2003 CONGRESS ON EVOLUTIONARY COMPUTATION, VOLS 1-4, PROCEEDINGS</i>	5	1	5
<i>3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION TECHNOLOGY AND QUANTITATIVE MANAGEMENT, ITQM 2015</i>	4	1	4
<i>PROMET-TRAFFIC & TRANSPORTATION</i>	4	1	4
<i>ECON JOURNAL WATCH</i>	4	1	4
<i>MIS QUARTERLY</i>	4	1	4
<i>TECHNOLOGY IN SOCIETY</i>	3	1	3
<i>COMPUTER-AIDED CIVIL AND INFRASTRUCTURE ENGINEERING</i>	3	1	3

2015 IEEE International Conference on Data Mining Workshop (ICDMW)	3	1	3
Proceedings of the 2005 IEEE Systems & Information Engineering Design Symposium	3	1	3
11TH INTERNATIONAL MULTIDISCIPLINARY SCIENTIFIC GEOCONFERENCE (SGEM 2011), VOL II	3	1	3
2013 IEEE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILE DATA MANAGEMENT (MDM 2013), VOL 1	3	1	3
CURRENT OPINION IN PSYCHOLOGY	3	1	3
FINANCE, ECONOMICS, AND ECONOMIC DEVELOPMENT 2006	3	1	3
2014 IEEE GLOBAL COMMUNICATIONS CONFERENCE (GLOBECOM 2014)	3	1	3
PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL CONFERENCES ON ICT, SOCIETY AND HUMAN BEINGS 2014, WEB BASED COMMUNITIES AND SOCIAL MEDIA 2014, E-COMMERCE 2014, INFORMATION SYSTEMS POST-IMPLEMENTATION AND CHANGE MANAGEMENT 2014 AND E-HEALTH 2014	3	1	3
M&SOM-MANUFACTURING & SERVICE OPERATIONS MANAGEMENT	3	2	2
JOURNAL OF CLEANER PRODUCTION	2	2	1
KSII TRANSACTIONS ON INTERNET AND INFORMATION SYSTEMS	2	1	2
JOURNAL OF MANAGEMENT & ORGANIZATION	2	1	2
JOURNAL OF BUSINESS RESEARCH	2	1	2
ITE JOURNAL-INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS	2	1	2
6th International Conference on Computer Information Systems and Industrial Management Applications, Proceedings	2	1	2
TRANSFER-EUROPEAN REVIEW OF LABOUR AND RESEARCH	2	1	2
APPLIED INTELLIGENCE	2	1	2
IEEE-ASME TRANSACTIONS ON MECHATRONICS	2	1	2
BRIDGE MAINTENANCE, SAFETY, MANAGEMENT AND LIFE EXTENSION	2	1	2
ENERGY, AIR QUALITY, AND FUELS 2000: ENERGY AND ENVIRONMENT	2	1	2
DATABASE AND EXPERT SYSTEMS APPLICATIONS, PROCEEDINGS	2	1	2
INNOVATIONS IN APPLIED ARTIFICIAL INTELLIGENCE	2	1	2
PSYCHOLOGY & MARKETING	2	1	2

2011 IEEE 22ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON PERSONAL INDOOR AND MOBILE RADIO COMMUNICATIONS (PIMRC)	2	1	2
INTERNET POLICY REVIEW	2	2	1
POLICY AND INTERNET	2	1	2
CAMBRIDGE JOURNAL OF REGIONS ECONOMY AND SOCIETY	1	1	1
2015 INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION SCIENCE AND MANAGEMENT ENGINEERING (ICISME 2015)	1	1	1
TRANSPORT RESEARCH ARENA 2012	1	1	1
TRANSPORTATION RESEARCH PART A-POLICY AND PRACTICE	1	2	1
THEORY AND PRACTICE OF LEGISLATION	1	1	1
INTERNATIONAL JOURNAL OF INNOVATION MANAGEMENT	1	1	1
INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION	1	2	1
ADVANCES IN HUMAN ASPECTS OF TRANSPORTATION	1	1	1
PROCEEDINGS OF THE INSTITUTION OF CIVIL ENGINEERS-ENGINEERING SUSTAINABILITY	1	1	1
CALIFORNIA LAW REVIEW	1	1	1
SIDT SCIENTIFIC SEMINAR 2012	1	1	1
EUROPEAN JOURNAL OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE RESEARCH	1	2	1
TRANSPORT RESEARCH ARENA TRA2016	1	1	1
2012 IEEE 23RD INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON PERSONAL INDOOR AND MOBILE RADIO COMMUNICATIONS (PIMRC)	1	1	1
2016 INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON POWER ELECTRONICS, ELECTRICAL DRIVES, AUTOMATION AND MOTION (SPEEDAM)	1	1	1
POLITICAL QUARTERLY	1	1	1
2016 IEEE/ACIS 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON SOFTWARE ENGINEERING RESEARCH, MANAGEMENT AND APPLICATIONS (SERA)	1	1	1
DECISION SUPPORT SYSTEMS	1	2	1
COLUMBIA LAW REVIEW	1	1	1
JOURNAL OF MARKETING MANAGEMENT	1	1	1
COMMUNICATION CULTURE & CRITIQUE	1	1	1
DISASTER ADVANCES	1	1	1
JOURNAL OF ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY	1	1	1
NATURAL HAZARDS	1	1	1

<i>TRANSPORTATION RESEARCH PART D-TRANSPORT AND ENVIRONMENT</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>EC'16: PROCEEDINGS OF THE 2016 ACM CONFERENCE ON ECONOMICS AND COMPUTATION</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>PUBLIC TRANSPORT</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>TRANSPORTATION STUDIES: SUSTAINABLE TRANSPORTATION, PROCEEDINGS OF THE 11TH INTERNATIONAL CONFERENCE OF HONG KONG SOCIETY FOR TRANSPORTATION STUDIES</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>BRIDGE MAINTENANCE, SAFETY, MANAGEMENT, RESILIENCE AND SUSTAINABILITY</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>2006 FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMMUNICATIONS AND ELECTRONICS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>BUFFALO LAW REVIEW</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>CIRIEC-ESPANA REVISTA DE ECONOMIA PUBLICA SOCIAL Y COOPERATIVA</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>BUILDING AN INTERNATIONAL COMMUNITY OF STRUCTURAL ENGINEERS, VOLS 1 AND 2</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>CADERNOS DE DEREITO ACTUAL</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>2010 18TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON GEOINFORMATICS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>2008 WINTER SIMULATION CONFERENCE, VOLS 1-5</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>BUSINESS HORIZONS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>CERS 2009 - 3RD CENTRAL EUROPEAN CONFERENCE IN REGIONAL SCIENCE, INTERNATIONAL CONFERENCE PROCEEDINGS - YOUNG SCIENTISTS ARTICLES</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>CIRP ANNALS-MANUFACTURING TECHNOLOGY</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>18TH INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON TRANSPORTATION AND TRAFFIC THEORY</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>CLEAN ENERGY FOR CLEAN CITY: CUE 2016 - APPLIED ENERGY SYMPOSIUM AND FORUM: LOW-CARBON CITIES AND URBAN ENERGY SYSTEMS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>17TH MEETING OF THE EURO WORKING GROUP ON TRANSPORTATION, EWGT2014</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>2015 IEEE INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON TECHNOLOGIES FOR HOMELAND SECURITY (HST)</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>2016 INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION ENGINEERING AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY (IECT 2016)</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>2017 16TH ACM/IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION PROCESSING IN SENSOR NETWORKS (IPSN)</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

2017 1ST IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENVIRONMENT AND ELECTRICAL ENGINEERING AND 2017 17TH IEEE INDUSTRIAL AND COMMERCIAL POWER SYSTEMS EUROPE (EEEIC / I&CPS EUROPE)	0	1	0
2017 IEEE 19TH CONFERENCE ON BUSINESS INFORMATICS (CBI), VOL 1	0	1	0
2017 IEEE 37TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON DISTRIBUTED COMPUTING SYSTEMS (ICDCS 2017)	0	1	0
2017 IEEE 56TH ANNUAL CONFERENCE ON DECISION AND CONTROL (CDC)	0	1	0
2017 PORTLAND INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (PICMET)	0	1	0
2016 IEEE FIRST INTERNATIONAL CONFERENCE ON DATA SCIENCE IN CYBERSPACE (DSC 2016)	0	1	0
2016 IEEE 19TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS (ITSC)	0	1	0
2016 IEEE 13TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON E-BUSINESS ENGINEERING (ICEBE)	0	1	0
5TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANUFACTURING, OPTIMIZATION, INDUSTRIAL AND MATERIAL ENGINEERING	0	1	0
2013 21ST IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON NETWORK PROTOCOLS (ICNP)	0	1	0
2016 7TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION, INTELLIGENCE, SYSTEMS & APPLICATIONS (IISA)	0	1	0
BMC PUBLIC HEALTH	0	1	0
WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH - WCTR 2016	0	2	0
ACM TRANSACTIONS ON COMPUTER-HUMAN INTERACTION	0	1	0
AMERICAN JOURNAL OF MANAGED CARE	0	1	0
WISCONSIN LAW REVIEW	0	1	0
2015 IEEE FIRST INTERNATIONAL SMART CITIES CONFERENCE (ISC2)	0	1	0
2014 INTERNATIONAL CARNAHAN CONFERENCE ON SECURITY TECHNOLOGY (ICCST)	0	1	0
2013 ISES SOLAR WORLD CONGRESS	0	1	0
2017 11TH IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SEMANTIC COMPUTING (ICSC)	0	1	0
2013 INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO (ICCVe)	0	1	0
2012 INTERNATIONAL CONFERENCE ON CONNECTED VEHICLES AND EXPO (ICCVe)	0	1	0

AUTOMATED PEOPLE MOVERS AND AUTOMATED TRANSIT SYSTEMS 2016: INNOVATION IN A RAPIDLY URBANIZING WORLD	0	1	0
UCLA LAW REVIEW	0	1	0
Fifth Wuhan International Conference on E-Business, Vols 1-3: INTEGRATION AND INNOVATION THROUGH MEASUREMENT AND MANAGEMENT	0	1	0
MEASUREMENT TECHNOLOGY AND INTELLIGENT INSTRUMENTS IX	0	1	0
SOCIAL MEDIA: THE GOOD, THE BAD, AND THE UGLY	0	1	0
PERSPECTIVES ON GLOBAL DEVELOPMENT AND TECHNOLOGY	0	1	0
SOCIAL PROBLEMS	0	1	0
NEW THINKING FOR STRATEGY: GREEN, INNOVATION AND SHARING	0	2	0
NEURAL NETS WIRN VIETRI-01	0	1	0
EUROPEAN TRANSPORT RESEARCH REVIEW	0	1	0
MIS QUARTERLY EXECUTIVE	0	3	0
PROCEEDINGS OF THE 2016 ACM SIGMIS CONFERENCE ON COMPUTERS AND PEOPLE RESEARCH (SIGMIS-CPR'16)	0	1	0
MATHEMATICAL PROBLEMS IN ENGINEERING	0	1	0
SOUTHERN CALIFORNIA LAW REVIEW	0	1	0
JOURNAL OF SURVEYING ENGINEERING-ASCE	0	1	0
SPATIAL INFORMATION RESEARCH	0	1	0
JOURNAL OF SERVICES MARKETING	0	2	0
JOURNAL OF NATURAL GAS SCIENCE AND ENGINEERING	0	1	0
MONASH UNIVERSITY LAW REVIEW	0	1	0
PROCEEDINGS OF THE 7TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON SHOCK & IMPACT LOADS ON STRUCTURES	0	1	0
RESEARCH IN TRANSPORTATION ECONOMICS	0	1	0
SEEING CITIES THROUGH BIG DATA: RESEARCH, METHODS AND APPLICATIONS IN URBAN INFORMATICS	0	1	0
REDES COM-REVISTA DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO SOCIAL DE LA COMUNICACION	0	1	0
PROGRESS IN LOCATION-BASED SERVICES 2016	0	1	0
PROCEEDINGS OF THE VLDB ENDOWMENT	0	1	0
PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON PROMOTION OF INFORMATION TECHNOLOGY (ICPIT 2016)	0	1	0

<i>SIGMA JOURNAL OF ENGINEERING AND NATURAL SCIENCES-SIGMA MUHENDISLIK VE FEN BILIMLERI DERGISI</i>	0	1	0
<i>Proceedings of the 9th International Conference on Environmental Science and Technology, Vol A - Oral Presentations, Pts A and B</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE 14TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON INTELLECTUAL CAPITAL, KNOWLEDGE MANAGEMENT & ORGANISATIONAL LEARNING (ICICKM 2017)</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE 3RD ANNUAL INTERNATIONAL CONFERENCE ON MANAGEMENT, ECONOMICS AND SOCIAL DEVELOPMENT (ICMESD 17)</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE 2017 INTERNATIONAL CONFERENCE ON EDUCATION, ECONOMICS AND MANAGEMENT RESEARCH (ICEEMR 2017)</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE 2017 ACM SIGCHI CONFERENCE ON HUMAN FACTORS IN COMPUTING SYSTEMS (CHI'17)</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE 2017 6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON MEASUREMENT, INSTRUMENTATION AND AUTOMATION (ICMIA 2017)</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE 2016 INTERNATIONAL CONFERENCE ON ADVANCES IN MANAGEMENT, ARTS AND HUMANITIES SCIENCE (AMAHS 2016)</i>	0	1	0
<i>SUSTAINABLE CITIES DEVELOPMENT AND ENVIRONMENT, PTS 1-3</i>	0	1	0
<i>PROCEEDINGS OF THE ASME INTERNATIONAL MECHANICAL ENGINEERING CONGRESS AND EXPOSITION, 2013, VOL 15</i>	0	1	0
<i>ENTREPRENEURSHIP, BUSINESS AND ECONOMICS, VOL 1</i>	0	1	0
<i>SUSTAINABILITY</i>	0	2	0
<i>FORDHAM LAW REVIEW</i>	0	1	0
<i>REVISTA ELETRONICA DE ESTRATEGIA E NEGOCIOS-REEN</i>	0	1	0
<i>Fifteenth Wuhan International Conference on E-Business</i>	0	1	0
<i>INTERACTION DESIGN AND ARCHITECTURES</i>	0	1	0
<i>EUROPEAN JOURNAL OF RISK REGULATION</i>	0	1	0
<i>GERONTOLOGIST</i>	0	1	0
<i>ES2009: PROCEEDINGS OF THE ASME 3RD INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENERGY SUSTAINABILITY, VOL 1</i>	0	1	0

<i>GLOBALIZATION CHALLENGE AND MANAGEMENT TRANSFORMATION, VOLS I - III</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>E-MENTOR</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>TRANSPORTATION AND URBAN SUSTAINABILITY</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>
<i>DISRUPTING MOBILITY: IMPACTS OF SHARING ECONOMY AND INNOVATIVE TRANSPORTATION ON CITIES</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>DISCRETE DYNAMICS IN NATURE AND SOCIETY</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>DESIGN SCIENCE</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>COMPETITION POLICY INTERNATIONAL</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>TRANSPORT SYSTEMS OF RUSSIAN CITIES: ONGOING TRANSFORMATIONS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>WORLDWIDE HOSPITALITY AND TOURISM THEMES</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>COMMUNICATIONS OF THE ASSOCIATION FOR INFORMATION SYSTEMS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>JOURNAL OF ADVANCED TRANSPORTATION</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>TECHNOLOGICAL FORECASTING AND SOCIAL CHANGE</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>
<i>TECHNOLOGY INNOVATION MANAGEMENT REVIEW</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>
<i>INTERNATIONAL JOURNAL OF COMPARATIVE LABOUR LAW AND INDUSTRIAL RELATIONS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>INTERNATIONAL JOURNAL OF BUSINESS</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>GALLERIE E GRANDI OPERE SOTTERRANEE</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>INTERNATIONAL CONFERENCE ON MATERIALS, MANUFACTURING AND MECHANICAL ENGINEERING (MMME 2016)</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>JOURNAL OF DEVELOPING SOCIETIES</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>
<i>INLAD WATERWAYS; PORTS AND CHANNELS; AND THE MARINE ENVIRONMENT</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>INFORMATION TECHNOLOGY & TOURISM</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>IDIMT-2017 - DIGITALIZATION IN MANAGEMENT, SOCIETY AND ECONOMY</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>ICSENG 2008: INTERNATIONAL CONFERENCE ON SYSTEMS ENGINEERING</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>HIGHWAY AND URBAN ENVIRONMENT</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>HASTINGS LAW JOURNAL</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>INTERNATIONAL DESIGN ENGINEERING TECHNICAL CONFERENCES AND COMPUTERS AND INFORMATION IN ENGINEERING CONFERENCE, 2015, VOL 4</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

Prilog 8. Dodjeljene ključne riječi

<i>Dodijeljene ključne riječi</i>	<i>Broj radova</i>
SYSTEMS	17
CONSUMPTION	11
SYSTEM	8
DEMAND	8
MODEL	8
COLLABORATIVE CONSUMPTION	8
ECONOMY	7
TRUST	7
ONLINE	7
MODELS	6
SERVICES	6
ASSIGNMENT	6
DESIGN	6
COMMUNITY	6
SHARING ECONOMY	6
INFORMATION	6
INNOVATION	6
EQUILIBRIUM	5
ROAD NETWORKS	5
ALGORITHMS	5
COMPETITION	5
TRANSPORTATION NETWORK	5
BEHAVIOR	5
NETWORK	5
POLICY	5
FRAMEWORK	5
OWNERSHIP	5
INDUSTRY	5
IMPACTS	5

IMPACT	5
CHOICE	5
UNCERTAINTY	4
NETWORKS	4
TRANSPORTATION	4
OPTIMIZATION	4
FUTURE	4
CITIES	3
CITY	3
CAR OWNERSHIP	3
COMMERCE	3
CULTURE	3
MARKETS	3
SAN-FRANCISCO	3
DESIGN PROBLEM	3
CAPACITY	3
REPRESENTATION	3
EMPLOYMENT	3
EVOLUTION	3
FLOW	3
HONG-KONG	3
INFORMATION-TECHNOLOGY	3
LAND-USE	3
LABOR	3
RIDE	3
TRAVEL	3
ALGORITHM	3
WORK	3
ADOPTION	3
EQUILIBRIUM-MODEL	2
ENTREPRENEURSHIP	2
PRODUCTS	2
EMISSIONS	2

DEREGULATION	2
ELASTIC DEMAND	2
DYNAMICS	2
EXPERIENCE	2
ASSIGNMENT MODEL	2
PERSONALITY	2
DIRECTIONS	2
RISK	2
ROAD NETWORK	2
UNITED-STATES	2
JUNCTION CONTROL	2
SEARCH	2
COST	2
BILEVEL PROGRAMMING PROBLEM	2
SHORTEST-PATH	2
DOMINANT LOGIC	2
METAANALYSIS	2
INTERRUPTED FLOW	2
LAW	2
INTERNET	2
INTEGRATION	2
INFORMATION-SYSTEMS	2
ACCESS	2
MANAGEMENT	2
MARKET	2
ALTRUISM	2
MEDIA	2
SIMULATION	2
MODE CHOICE	2
GREAT-BRITAIN	2
GRAVITY MODEL	2
AIR-POLLUTION	2

FUEL CONSUMPTION	2
PATTERNS	2
QUALITY	2
POLICIES	2
2-SIDED MARKETS	2
TRAFFIC CONGESTION	2
BRANCH	2
TRANSMISSION MODEL	2
COMMITMENT	2
CAR-FOLLOWING MODEL	2
TOLL DESIGN	2
TIME WINDOWS	2
CAR POOLING PROBLEM	2
BOTTLENECK	2
TOURISM	2
TRAFFIC ASSIGNMENT	2
TRAFFIC FLOW	2
CAR	2
TIME	2
CONNECTIVITY	2
PUBLIC-GOODS	2
CELL TRANSMISSION MODEL	2
CONGESTION	2
TRANSFORMATION	2
TRANSPORT	2
BUSINESS MODELS	2
BRANDS	1
GREEN	1
AIRBNB	1
FIRM EQUITY VALUE	1
AFFORDANCE	1
GROWTH	1

HEALTH	1
HEALTH-CARE	1
HETEROGENEOUS TRAFFIC FLOW	1
GREENHOUSE-GAS EMISSIONS	1
HUMAN COOPERATION	1
AIR-QUALITY	1
FRANCISCO-BAY AREA	1
FRAME	1
CARSHARING USAGE	1
FORMULATIONS	1
CELLULAR-AUTOMATON MODEL	1
FUNDAMENTAL DIAGRAM	1
GPS	1
FLOWS	1
HEURISTIC ALGORITHMS	1
GENERALIZED EXCHANGE	1
GEOGRAPHY	1
AGENCY THEORY	1
GIS TOOL	1
FORMULATION	1
CALIFORNIA	1
AD-HOC NETWORKS	1
BUILT ENVIRONMENT	1
ACCEPTANCE MODEL	1
INSTITUTIONAL CHANGE	1
INTEGRATED APPROACH	1
CAPABILITIES	1
ACCESS-BASED CONSUMPTION	1
INTENTIONS	1
IN-DIFFERENCES	1

ACCEPTANCE	1
ACCELERATION LEVELS	1
INTRUDER	1
INVESTMENTS	1
ISOMORPHISM	1
ISSUES	1
INTENTION	1
ACTORS	1
HEURISTICS	1
HIERARCHICAL INTERACTION	1
HIGHWAY	1
CARDIOVASCULAR RISK	1
FIRM	1
HOUSING ALLOCATION	1
INFORMATION-SYSTEMS SUCCESS	1
ADAPTATION	1
ADVANTAGE	1
IDEAS	1
ACTIVE TRANSPORTATION	1
ACCESSIBILITY	1
IMPLEMENTATION	1
BUILDING COMMUNITY	1
INDEPENDENT PROFESSIONALS	1
HUMANS	1
COMMUTER BEHAVIOR	1
BENEFITS	1
DAMAGE	1
COMPANIES	1
DECISION	1
DECISION-MAKING	1
DECISIONS	1

FAILURE	1
BEHAVIORAL ECONOMICS	1
BOSTON	1
BAYESIAN PLAYERS	1
DESTINATION	1
DESTINATION ACCESSIBILITY	1
ASSIGNMENT PROBLEM	1
COMMUNITIES	1
COMMONS	1
DIGITAL DISRUPTION	1
BEHAVIORAL INTENTIONS	1
COMPETITIVE ADVANTAGE	1
CONSOLATIONS	1
CONSTRAINTS	1
CONSTRUCTION	1
CONSUMER	1
CONSUMER RESEARCH	1
CONSUMERISM	1
COMPETITIVE FACILITIES	1
CROWDS	1
CONSUMERS	1
CRIME	1
BICYCLE USE	1
CONTINUOUS TRANSPORTATION SYSTEM	1
CONTINUUM MODELING APPROACH	1
CONTRACTS	1
CONTROL FORMULATION	1
COOPERATIVES	1
DISCRETE-EVENT SIMULATION	1

BOLTZMANN-LIKE APPROACH	1
EQUITY	1
COMBINED MODES	1
ENERGY	1
BRAND COMMUNITY	1
ENERGY SYSTEM	1
ENTERPRISE	1
CITIZENSHIP	1
ENVIRONMENTAL-IMPACT ASSESSMENT	1
CIVIC ENGAGEMENT	1
BRAND EQUITY	1
EMERGENCE	1
AMERICA	1
CHOICE SET GENERATION	1
EXPLORATION	1
EXTENDED SELF	1
FACE RECOGNITION	1
FACILITIES	1
FIELD	1
ANTITRUST	1
APPROXIMATION	1
FIELDS	1
DISRUPTIVE INNOVATION	1
ARRIVALS	1
DISTRIBUTIONALLY ROBUST OPTIMIZATION	1
DOCUMENTS	1
COLLECTIVE ACTION	1
DYNAMIC ADVISORY SPEEDS	1
APPROPRIATION	1
ECONOMIC-ANALYSIS	1
DISCOVERY	1

ECOSYSTEM	1
EFFICIENCY	1
BUSINESS	1
CO-CREATION	1
CLIMATE-CHANGE	1
ELECTRIC BIKE	1
ELECTRIC VEHICLES	1
EBAY	1
SUPPLY CURVES	1
TRAFFIC INFORMATION-SYSTEMS	1
STATISTICAL THEORY	1
STIGMA	1
STOCHASTIC ASSIGNMENT MODEL	1
STOCHASTIC DEMAND	1
STOCHASTIC USER EQUILIBRIUM	1
STOCKHOLM	1
STRATEGIES	1
STRATEGY	1
STREET E-PETITIONS	1
SPATIAL-INTERACTION MODELS	1
SUPPLY CHAINS	1
SPATIAL MISMATCH	1
SUSTAINABILITY	1
SUSTAINABLE INNOVATIONS	1
SYNCHRONOUS FLOW PHASE	1
TAX AUTHORITIES	1
TERRITORIALITY	1
TIME RELIABILITY	1
TIMES	1
TO-FACE CONTACT	1
TOLLS	1

MARKET CHARACTERISTICS	1
STUDENTS	1
SIGNAL CONTROL	1
SEARCH GAMES	1
SECTOR	1
SELECTION PROBLEM	1
SELF	1
SELF-DETERMINATION	1
SELF-DETERMINATION THEORY	1
SENTIMENT ANALYSIS	1
SERVICE	1
SERVICE BRAND EQUITY	1
SERVICE CLIMATE	1
SPEECH	1
SHARED-SAVINGS CONTRACTS	1
TRAFFIC NETWORK EQUILIBRIUM	1
SINGLE-ASSIGNMENT	1
SITES	1
SMART CITY	1
SOCIAL COST	1
SOCIAL DILEMMAS	1
SOCIAL MEDIA	1
SOCIAL-INFLUENCE	1
SOLIDARITY	1
SOLUTION ALGORITHMS	1
SPACE	1
SERVICE QUALITY	1
VEHICULAR EMISSIONS	1
TRACKING	1
US CONTAINER IMPORTS	1
US METROPOLITAN-AREAS	1

USER EQUILIBRIUM PROBLEM	1
USERS BEHAVIOR	1
VANETS	1
VARIATIONAL INEQUALITY CONSTRAINTS	1
VARIATIONAL INEQUALITY FORMULATION	1
VARIATIONAL-INEQUALITIES	1
VEHICLE DYNAMICS MODEL	1
URBAN TRAVEL	1
VEHICLES	1
URBAN TRANSPORT	1
VIEW	1
VIOLATIONS	1
VOLUNTARY SIMPLICITY	1
VULNERABILITY ANALYSIS	1
WATER FILLING THEOREM	1
WEB 2.0	1
WORD-OF-MOUTH	1
WORK MOTIVATION	1
WORKERS	1
WORLD	1
VEHICLE EMISSIONS	1
TRAVEL MODE CHOICE	1
TRAFFIC SIGNAL NETWORKS	1
TRAJECTORY DATA	1
TRANSACTIONS	1
TRANSIT	1
TRANSIT ACCESSIBILITY	1
TRANSITIONS	1
TRANSLATION	1
TRANSPORT POLICY	1

TRANSPORTATION NETWORK DESIGN	1
TRANSPORTATION NETWORKS	1
US	1
TRAVEL DEMAND	1
SCALE	1
TRAVEL-BEHAVIOR	1
TRAVEL-TIME ESTIMATION	1
TRIP DISTRIBUTION	1
UBER	1
UN-CAPTURED GDP	1
UNCONSTRAINED OPTIMIZATION	1
UNDERGROUND SPACE	1
URBAN	1
URBAN AREAS	1
URBAN ROAD NETWORKS	1
TRAVEL BEHAVIOR	1
OPPORTUNITIES	1
SCHEMES	1
NETWORK DESIGN PROBLEM	1
NETWORK EQUILIBRIUM-MODEL	1
NETWORK INTERDICTION	1
NEURAL-NETWORKS	1
NICHE-DEVELOPMENT	1
NUCLEAR TERRORIST ATTACK	1
OBESITY	1
OBJECTIVES	1
ON-RAMP	1
NEIGHBORHOOD TYPE	1
OPERATIONS MANAGEMENT	1
MULTICLASS	1

OPPORTUNITIES MODEL	1
OPTIMAL VELOCITY MODEL	1
ORGANIZATION	1
ORGANIZATIONAL-CHANGE	1
ORGANIZATIONS	1
ORIGIN-DESTINATION MATRICES	1
PARADOX	1
PARADOXES	1
PARAMETER	1
PEAK	1
OPERATIONS	1
LOGIT MODEL	1
KATRINA	1
KINEMATIC WAVES	1
K-MEANS	1
KNOWLEDGE	1
LIABILITY	1
LIFE-CYCLE	1
LIGHT	1
LINEAR OBSERVATIONS	1
LINEAR-PROGRAMS	1
LINKS	1
NEIGHBORHOODS	1
LOGIT ASSIGNMENT	1
PERCEPTIONS	1
LOS-ANGELES	1
LOW-COST CARRIERS	1
LOYALTY	1
MARGINAL-COST	1
MARKET AREAS	1
MARKET MANIPULATION	1

ZURICH	1
MEGA-TRENDS	1
MOBILITY	1
MONITORING NETWORK	1
LOCATION PRIVACY	1
RESERVE CAPACITY	1
QUALITATIVE RESEARCH	1
QUALITY DIMENSIONS	1
RACE	1
RANGE	1
RAPID-TRANSIT	1
RATIONAL CHOICE PERSPECTIVE	1
REASONED ACTION	1
RECIPROCITY	1
RECOURSE	1
RELIABILITY	1
PEAK CAR	1
REPUTATION	1
PROTECT CITIES	1
RESOURCES	1
RIDERSHIP	1
RISE	1
ROBUSTNESS	1
ROLLING HORIZON CONTROL	1
ROUND-TRIP	1
ROUTE	1
ROUTE NETWORK	1
SATISFACTION	1
JUSTICE	1
RELOCATION	1
PORTFOLIO OPTIMIZATION	1
SCHEME	1

PERFORMANCE	1
PERSPECTIVE	1
PHASE	1
PHYSICAL-ACTIVITY	1
PLACE	1
PLATFORMS	1
PLS	1
POLITICAL-ECONOMY	1
POLITICAL-PARTICIPATION	1
PUBLIC TRANSPORT	1
POPULATION EXPOSURE	1
PUBLIC CHARGING STATIONS	1
POSSESSION	1
POSSESSIONS	1
POWER	1
PRECARITY	1
PRIORITY	1
PRIVACY	1
PRIVATE	1
PROGRAM	1
PROGRAMS	1
PROSPECT-THEORY	1
PEOPLE	1
POOR	1

Prilog 9. Autorske ključne riječi

<i>Autorske ključne riječi</i>	<i>Broj radova</i>
sharing economy	60
collaborative consumption	15
Uber	14
car sharing	12
Business Model	6
Ridesharing	6
Gig Economy	5
social media	5
Consumer behavior	4
innovation	4
Transportation	4
Carsharing	4
Sustainability	4
Airbnb	4
Collaborative economy	4
GIS	4
GPS	3
Transport	3
shared mobility	3
Peer-to-peer	3
Public transportation	3
Ride sharing	3
floating car data	3
design	3
self-employment	3
Transportation networks	3
regulation	2
Qualitative method	2
Business models	2
Travel behavior	2

Dynamic ridesharing	2
dynamic traffic assignment	2
Smart city	2
Outsourcing	2
traffic	2
Trust	2
congestion pricing	2
governance	2
traffic equilibrium	2
Bus lane	2
Traffic flows	2
optimization	2
Public transport	2
Carpooling	2
Open data	2
City logistics	2
Tourism	2
Social media analytics	2
cell transmission model	2
precarity	2
Database	2
Means-end chain	2
platforms	2
employment contract	2
Uber economy	2
management	2
Surge Pricing	2
taxis	2
delay	2
greenhouse gas	2
entrepreneurship	2
emissions	2
Mode choice	2

Environmental impacts	2
Decision making	2
Wardrop equilibrium	2
Route choice	2
mobility	2
Access-based consumption	2
data	2
algorithm	2
navigation	2
economic dependency	2
On-demand economy	2
ride-sharing	2
e-commerce	2
mobile crowdsourcing	2
Sharing	2
Big data	2
Pricing	2
urban traffic	2
London	2
shared economy	2
Graph theory	1
GPS tracking	1
GPS traces	1
heat island intensity	1
heuristic wayfinding strategies	1
Gradient approximation method	1
grammars	1
government public services	1
Graph database	1
Google transit data	1
Handheld GPS	1
GPS measurement devices	1

Gravity model	1
Happy Car	1
experience	1
Flexible Transport Services	1
Flexible transport	1
flexible transit service	1
Fitness	1
Fast Image Processing	1
Functionally critical network location	1
Facilities planning	1
Framing	1
Expedited objective evaluation	1
exhaust emissions	1
Exclusive bus lanes	1
exchange service	1
Evolution of facilities	1
event-oriented systems	1
facility location	1
fuel efficiency	1
geography	1
Geographical Information Systems (GIS)	1
Geographic Information System	1
genetic algorithm	1
General Motors class of traffic flow models	1
Game theory	1
Flexible Work	1
Functional region	1
Floating-car data	1
fuel consumption	1
Freight forwarding	1

Free-floating car-sharing	1
Freecycle	1
Frank-Wolfe (FW)	1
Goods delivery	1
Fuzzy integer linear programming	1
leadership	1
Location theory	1
locality and scope	1
Liveable Community	1
link model	1
linear programming	1
Lighthill-Whitham-Richards theory	1
Lifecycle design process	1
legal status	1
knowledge creation	1
Legal battles	1
low-carbon emission constraints	1
laser scanner	1
Lane-specific transportation network	1
Lane groups	1
labour management issues	1
labour issues	1
labor	1
knowledge strategies	1
information	1
legal concept of employee	1
Materiality	1
mobile communication	1
Minimum cut	1
microscopic approach	1

Mesosopic traffic simulation	1
mesoscopic simulation	1
mental maps	1
mechanical motion rectifier (MMR)	1
Matrix game	1
location-aware computing	1
mathematical model	1
location-based service	1
Market logic	1
market design	1
Marine networks	1
macroscopic Bureau of Public Roads Function	1
Machiavelli	1
LPG station	1
low-income populations	1
Low-income neighborhoods	1
Kernel density estimation	1
mathematical program with equilibrium constraints	1
ICT-driven disruptive business model	1
Infrastructure	1
information technology	1
Information and communication technology	1
evaluation	1
inequality	1
Industry 4.0	1
independent contractor	1
incubation	1
knowledge sharing	1
immaterial labor	1
Institutional analysis	1

Hydrogen	1
Hub and spoke system	1
housing	1
Hospitality	1
Highway capacity	1
High-resolution spatial analysis	1
Highly congested	1
high load	1
incomplete knowledge	1
Intelligent system	1
Job accessibility	1
inverse optimization	1
Internets of Vehicle	1
Internet markets	1
Internet Information & Technology	1
internet	1
internal combustion engine vehicles (ICEVs)	1
Intelligent Transportation Systems	1
Innovative business model	1
Intelligent transport systems	1
innovator	1
intelligent agents	1
integrated transportation system	1
integrated solution	1
integrated land use-transportation modeling	1
Institutionalization	1
institutional transformation	1
Institutional field	1
institutional disruption	1

Hierarchical value map	1
intelligent transportation system	1
Capacity utilization rate	1
Electric vehicles EVs	1
Cargo bike	1
car-following model	1
Car share	1
Car ownership	1
Car following models	1
Car following model	1
Cell Membrane Computing (CMC)	1
capital transfer	1
Change	1
Canada	1
CAFE standards	1
Cable-stayed bridge	1
Buzz marketing	1
Business Model Development Framework	1
business model development	1
Bus priority	1
built environment	1
Capstone Project	1
collaborative representation	1
Consolidated challenge to social demand	1
conscious consumption	1
Connected vehicles	1
configuration	1
computerization movements	1
comparative case studies	1
compact city	1

Car-sharing programs	1
Combinatorial optimization	1
Bottom-up	1
collaborative consumption platforms	1
collaboration	1
Co-evolutionary acclimatization	1
cliff	1
clearance	1
citizen participation	1
chassis dynamometer	1
charging density	1
combined modes	1
agency theory	1
Automated vehicles	1
auto ownership	1
application	1
APIC-IST 2015	1
altruism	1
All-electric driving range	1
air pollution	1
Breakdown minimization principle	1
Agent-based deployed applications	1
battery electric vehicles (BEVs)	1
affective labor	1
Affect	1
ADC	1
Activity recognition	1
Active transportation	1
Accessibility	1
Access Economy	1

Access based services	1
Agent-based simulation	1
bikesharing	1
Container movements	1
bottom billion	1
Booking data	1
Body composition	1
blast loading	1
Bi-modal traffic equilibrium	1
Bi-level programming	1
bilevel programming	1
Automobility	1
Bi-level model	1
Autonomous service	1
big sort	1
Bicycling time	1
Bicycling distance	1
bias	1
Behavioral modeling	1
Behavior change	1
Bayesian game	1
Brand	1
Bilevel optimization	1
Driving Cycles	1
e-government	1
effectiveness	1
economic sustainability	1
E-bike	1
Dynamic virtual hub location	1
Dynamic ride sharing	1
Dynamic Pricing	1
Discourse	1
drunk driving	1

Electric vehicle	1
distance decay	1
Distance analysis	1
Disruptive innovation	1
disruptive economy	1
disruptive	1
discrimination	1
discrete choice model	1
Consumer perceptions	1
dynamic nonlinear coefficient	1
Employment relationship	1
European Union	1
ergodicity	1
equity	1
environmentalism	1
environmental sustainability	1
environment	1
entrepreneur	1
entrants	1
e-hailing	1
Energy economics	1
elastic demand	1
Emission constraints	1
Emission charge	1
emission	1
Emerging adulthood	1
emergent strategies	1
electric vehicles	1
multilane roads	1
directional derivative	1
Energy harvesting	1
Crowdworking	1

day to day model	1
database systems	1
damage	1
Cut-and-solve method	1
Customized numerical-gradient heuristic	1
Customer-to-customer interaction	1
Customer Satisfaction	1
Discrete choice	1
Customer intentions	1
Delay estimation	1
Crowdshipping	1
Crowd logistics	1
Crowd labor	1
Cost flow function	1
cooperatives	1
Cooperation	1
continuous nearest neighbor search	1
evacuation	1
customer preferences	1
diagnostics of track geometry	1
Digital service platform	1
Digital Platforms	1
Digital media	1
Digital Labor	1
Digital era	1
Digital Disruption	1
Differential evolution algorithm	1
difference in difference	1
deep learning	1
dictionary optimization	1

Degradable road network	1
development model	1
development	1
Description Language	1
Dense subgraphs	1
democratic legitimacy	1
deliberate strategies	1
Delay propagation	1
Contact Wire	1
DiDi	1
sustainable transportation	1
Street-hailing	1
taxi-hailing Didi	1
Taxi trajectory	1
Taxi ridesharing	1
taxi	1
tax registration	1
tax object	1
tax jurisdiction	1
Technological disruption	1
Sydney	1
technology	1
sustainable operations	1
sustainable development	1
Sustainable Community	1
sustainable business models	1
Sustainability transitions	1
Suburban Housing Development AreCar Dependency	1
subsidy	1
TRA	1
Tail-gating	1
Three-phase traffic theory	1

Sharing mobility service	1
Toronto	1
topology	1
Top-down	1
timing	1
time-dependent shortest path algorithm	1
Time scheduling	1
time dependent vehicle routing problem (TDVRP)	1
technological change	1
TIAO	1
strategic alliances	1
The sharing economy	1
The New Serfdom	1
The Fourth Industrial Revolution	1
temporal-spatial	1
Technology Trend	1
technology transfer	1
technology mediation	1
Technology Affordance	1
time banking	1
Silicon Valley	1
Structured Light Method	1
Smart Urban Mobility	1
smart transportation	1
Smart society	1
Smart office	1
Smart districts	1
Smart citizens	1
smart cities	1
Social applications	1
Simulation	1

Social Influence	1
Signalized intersections	1
signal-controlled road intersections	1
S-hypernetworks	1
shortest path	1
Short links	1
Shooting heuristic	1
sharing tourism	1
Multi-class transportation network	1
Siting problems	1
Spatial Big Data platform	1
Statistics	1
statewide modelling	1
STA/LTA	1
speed bump	1
specification	1
special car	1
Spatiotemporal	1
Spatial regression	1
SMSSV	1
spatial development	1
Traffic assignment	1
Spatial allocation	1
Space-time analysis	1
Solarevolution	1
Solar Skyways	1
Socio-technical transitions	1
Sociodemographic factors	1
social sustainability	1
social networking service	1
Spatial organization	1
urban routes	1

Uncertainty of bus waiting time	1
Utility tunnel	1
Utility	1
Utilidors	1
User centered service design	1
Usage patterns	1
urbanization	1
urban traffic micro-simulation	1
Value architecture	1
urban sprawl	1
Value finance	1
Urban planning	1
urban mobility	1
Urban freight transport	1
urban density	1
Uppsala	1
updating process	1
Undesirable customer	1
tourism accommodation	1
urban sustainability	1
vehicular fatalities	1
Zipcar	1
worn out textures	1
workers	1
work practice	1
Wear Measurement	1
Wardrop' UE and SO principles	1
volunteered geographic information	1
virtual key	1
Utility-Based Accessibility Measure	1

venture capital	1
Uncertainty modeling	1
vehicle replacement	1
vehicle logo recognition	1
vehicle license plate recognition	1
vehicle dynamics	1
variational inequalities	1
Value proposition	1
Value of time	1
Value network	1
video technology	1
Traffic smoothing	1
Underground sustainability	1
Transport management	1
Transit station access/egress	1
transit network optimization	1
transit network design	1
transaction platform	1
transaction costs	1
tram track surveying	1
transportation accident events	1
traffic speed	1
Transportation modeling	1
traffic simulation	1
traffic signal controllers	1
Traffic signal	1
traffic lights	1
Traffic Flow Optimization	1
traffic flow condition prediction	1
Traffic flow	1
traffic control	1

Trajectory optimization	1
transportation system	1
UML	1
Uber's global expansion	1
Uberization	1
two-sided platforms	1
tunnel	1
traveler information systems	1
travel time	1
travel mode	1
transport planning	1
transportation systems	1
'sharing' economy	1
transportation scarcity	1
transportation network modeling	1
Transportation Network Company (TNC)	1
Transportation network company	1
Transportation network companies (TNCs)	1
Transportation network analysis	1
transportation network	1
Transportation modes	1
travel demand modelling	1
One-way car sharing	1
Non-linear Driver Model	1
Open collaborative spaces	1
Ontology	1
on-line toll	1
online rental	1
Online participation	1
online mobile ride hail	1

online decision problem	1
organizational culture	1
One-way car-sharing	1
P2P	1
On-demand transportation	1
On-demand transport	1
on-demand labour	1
On demand labour	1
numerical simulations	1
numeric methods	1
Non-motorized traffic	1
Penalty function methods	1
one-way clutch	1
parking problem	1
sharing service	1
peer-to-peer markets	1
Peer-to-peer consumption	1
peer to peer networks	1
Peer to peer	1
peer economy	1
Path-size Logit	1
path search	1
Optimum toll setting problem	1
Participation motives	1
news business models	1
Parking Lot	1
Parking	1
Park and Ride (PnR)	1
Park and ride	1
parameterized optimization	1
Paradox	1
packet delay analysis	1

Packet connectivity probability	1
Passenger transportation	1
Model Sharing E-mobility	1
Non-market logic	1
academic spin-offs	1
Moving targets	1
moving observation	1
Moving Object	1
motivators	1
motivation model	1
Monte Carlo simulation	1
zoning	1
modeling framework	1
multimodal	1
Mode detection	1
Mode Choice Model	1
Modal mismatch (Car-transit access gap)	1
mobility-on-demand	1
Mobility networks	1
mobility modes	1
Mobile Technology	1
Mobile service	1
models	1
Nelder-Mead algorithm	1
New York City	1
New Town Development	1
network topological effects	1
Network reliability	1
network load	1
network effects	1
network design	1
Network deployment	1

Multi-hop ride sharing	1
Neoliberalism	1
Penetration rates	1
negotiation strategies	1
NEDC	1
natural experiment	1
Multi-temporal imagery datasets	1
Multi-Sided Platforms	1
multi-sided platform	1
Multi-modal transportation	1
Multimodal shortest path	1
network	1
road franchising	1
residential segregation	1
routing construction algorithm	1
routing	1
route planning	1
Route decomposition	1
Rockfall monitoring	1
robust optimization	1
road toll	1
rules	1
road network reliability	1
Runway	1
Risk aversion	1
Ridesourcing	1
ride-sharing service	1
ridehailing	1
Ride matching algorithm	1
revolution	1
resource-based view	1
peer-to-peer networks	1

road space allocation (RSA)	1
Semantic Web	1
Sharing Economic Model	1
Sharing City Initiative	1
Sharing business	1
shared-use vehicle	1
Shareconomy	1
shape	1
service provider	1
Service	1
RUCCMAN	1
semantics	1
researchers	1
self-selection	1
Self-determination Theory	1
Seismic signature	1
Secure multiparty computation	1
second-best	1
satisfaction	1
Saqez city	1
San Francisco	1
sensitivity analysis	1
plateau	1
residential sorting	1
population density	1
Podcars	1
platform strategy	1
Platform governance	1
Platform economics	1
Platform co-operativism	1
Platform cooperative	1
Poznan	1

platform	1
Practical solutions	1
Planning Integration	1
PIS-PM	1
pickups and deliveries	1
Physical activity	1
petitions	1
PEST analysis	1
personal travel surveys	1
performance measures	1
Platform capitalism	1
Public transport management	1
Research priorities	1
research institutes	1
renting economy	1
reliable packet routing	1
real-time ridesharing services	1
ratings	1
rating	1
queuing theory	1
Power	1
Public Transportation Services	1
mobile geosensor networks	1
public transit	1
public passenger transport	1
Psychological ownership	1
product line	1
Private set intersection	1
Privacy enhancing technologies	1
Pre-signals	1
practice theory	1

Quasi-Newton-type method	1
--------------------------	---

Prilog 10. Popratno pismo uz anketni upitnik

ISTRAŽIVANJE EKONOMIJE DIJELJENJA NA PRIMJERU UBERA

Poštovani,

Ovim Vas putem pozivamo da sudjelujete u istraživanju ekonomije dijeljenja na primjeru UBERa.

Svrha istraživanja jest steći jasan uvid u ponašanje potrošača prilikom korištenja UBER usluga, kao i motive za isto. Podatci prikupljeni ovim istraživanjem bit će skupno obrađeni, a koristit će se u svrhu pripreme rada za Rektorovu nagradu 2018. godine, pod mentorstvom doc. dr.sc. Kristine Petljak i doc. dr.sc. Dore Naletina s Katedre za trgovinu Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Očekivano trajanje popunjavanja upitnika je manje od 10 minuta. Po završetku upitnika potrebno je odabrati opciju “Podnesi” kako bi se upitnik uspješno pohranio u bazi podataka.

Najsretnije ispitanike očekuje vrijedan dobitak: UBER promo kod u vrijednosti od 35 kuna koji se može upotrijebiti na području Republike Hrvatske; stoga podijelite poveznicu na istraživanje i obavezno ostavite svoju adresu elektroničke pošte (e-mail)!

Puno hvala na sudjelovanju!

Hrvoje Bilić, Vedran Brozović, Filip Hrastić i Luka Meštrović

U slučaju bilo kakvih pitanja ili potrebne podrške slobodno kontaktirajte Vedrana Brozovića na brozovic.vedran@gmail.com.

Prilog 11. Anketni upitnik

***Obavezno**

1. Jeste li čuli za UBER? (moguće je označiti samo jedan odgovor)*

<input type="checkbox"/>	Da
<input type="checkbox"/>	Ne

OSOBNJE PREFERENCIJE

2.* Molimo navedite stupanj slaganja s tvrdnjama koje se odnose na Vaše osobne preferencije, gdje je: 1 – u potpunosti se ne slažem, 2 – ne slažem se, 3 – niti se slažem, niti se ne slažem, 4 – slažem se, 5 – u potpunosti se slažem.

	1	2	3	4	5
Ekološka održivost u poslovanju od iznimne mi je važnosti.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spreman/-na sam platiti više za uslugu prijevoza električnim vozilom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prilikom odabira prijevoznog sredstva, cijena mi je važan faktor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prilikom odabira prijevoznog sredstva, udobnost mi je važan faktor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prilikom odabira prijevoznog sredstva, sigurnost mi je važan faktor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Samovozeći automobili prijevozna su sredstva budućnosti..	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bilo bi me strah voziti se u samovozećem automobilu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radje bih se vozio/-la u samovozećem automobilu nego u vozilu s vozačem.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koristim platforme ekonomije dijeljenja (aplikacije poput AirBnB, UBER) radije nego tradicionalne pružatelje istih usluga.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koristim platforme ekonomije dijeljenja jer su cjenovno povoljnije od tradicionalnih pružatelja usluga..	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeftinije je dijeliti neka dobra nego ih posjedovati.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koristim platforme ekonomije dijeljenja jer mi olakšavaju život.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Klasično vlasništvo nad materijalnim stvarima me opterećuje.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vjerujem platformama ekonomije dijeljenja tek kada mi ih preporuči netko koga poznajem.

Podržavam modernizaciju kojom će se olakšati poslovanje poduzećima ekonomije dijeljenja.

Smatram da bi trebalo smanjiti administrativne zahtjeve prilikom pokretanja vlastitog posla poput potrebe za državnom i lokalnom licencom za prijevoz putnika osobnim vozilom.

3.* Jeste li ikada koristili UBER za prijevoz?

Odaberite opciju 'Da' ukoliko ste koristili UBER aplikaciju sami ili ste se barem jednom vozili UBERom s drugima. Odaberite opciju 'Ne' ukoliko se nikad niste koristili UBER prijevozom.

Da *Prijeđite na pitanje broj 4.*

Ne *Prijeđite na pitanje broj 19.*

POTROŠAČKE NAVIKE

4. Zašto koristite usluge UBERa? (moguće je označiti više odgovora)

- Zbog povoljnijih cijena
- Zbog dostupnosti vozila
- Zbog pristupačnijih vozača
- Zbog mogućnosti ocjene usluge (zvjezdice)
- Zbog mogućnosti bezgotovinskog plaćanja
- Zbog većeg osjećaja sigurnosti
- Zbog jednostavnosti korištenja aplikacije
- Zbog mogućnosti korištenja aplikacije
- Ostalo: _____

5. Je li za Vas, općenito, pojava UBERa na tržištu prijevoza pozitivna ili negativna?

1 2 3 4 5

Potpuno negativna Potpuno pozitivna

6. Kad biste u ovom trenutku trebali uslugu prijevoza biste li radije zvali taksi ili koristili UBER? (moguće je označiti samo jedan odgovor)

- Taksi
- UBER
- Ne znam

7. Jeste li prije dolaska UBERa u Hrvatsku koristili običan taksi?

- Da
- Ne

8. Koliko često koristite UBER? (moguće je označiti samo jedan odgovor)

- Više puta dnevno
- Jednom dnevno
- Više puta tjedno
- Jednom tjedno
- Isključivo vikendom
- Jednom ili dvaput mjesečno
- Vrlo rijetko (par puta godišnje)
- Ostalo: _____

9. Koji su razlozi zbog kojih koristite UBER? (moguće je označiti više odgovora)

- Za odlazak u noćni izlazak
- Za povratak iz noćnog izlaska
- Za put na fakultet
- Za put na posao
- Put do ili od zračne luke, željezničkog ili autobusnog kolodvora
- Za odlazak u shopping
- Za prijevoz u inozemstvu
- Ostalo: _____

10. Koristite li UBER sami ili dijelite transport s nekime? (moguće je označiti više odgovora)

- UBER koristim sam/-a
- UBER najčešće dijelim s prijateljima
- UBER najčešće dijelim s članovima obitelji
- UBER najčešće dijelim s kolegama s posla
- Ostalo: _____

11. Kako najčešće plaćate UBER usluge? (moguće je označiti samo jedan odgovor)

- Gotovinom
- Karticom
- Netko drugi plaća za mene

12. Koliko otprilike prosječno iznosi cijena jedne Vaše UBER vožnje u kunama?

13. Koliko procjenjujete da su Vaši prosječni mjesečni troškovi na UBER usluge? (moguće je označiti samo jedan odgovor)

- od 0 do 50 kn
- od 51 do 100 kn
- od 101 do 250 kn
- od 251 do 500 kn
- od 501 do 1500 kn
- više od 1500 kn

14. Ukoliko nema dostupnog UBER vozila, čime se služite za nastavak putovanja? (moguće je označiti više odgovora)

- Radio Taxi Zagreb
- Taxi Cammeo
- Eko Taxi
- Javni prijevoz
- UBER vozilo uvijek je dostupno
- Ostalo: _____

15. Što bi UBER trebao poboljšati prilikom pružanja svojih usluga? (moguće je označiti više odgovora)

- Pristojnost vozača
- Udobnost automobila
- Smanjiti cijenu prijevoza za učetale korisnike
- Vrijeme čekanja
- Sigurnost
- Dostupnost vozila
- Ostalo: _____

16. Koji su razlozi što UBER usluge ne koristite češće? (moguće je označiti više odgovora)

- Nisam siguran/-na koliko ću platiti vožnju
- Cijena UBER vožnje ponekad previše neočekivano skoči
- Vozači/-ce su neljubazni/-e
- Vozači/-ce nemaju sitan novac za vratiti ostatak
- Nemam UBER aplikaciju (vozim se UBERom jedino s drugima)
- Cijena UBER vožnje mi je previsoka za učestalu uporabu
- Razina usluge nije na razini klasičnih taksi servisa
- Ostalo: _____

17. Navedite ukratko svoje najbolje/najgore iskustvo vožnje UBERom.

ZADOVOLJSTVO KORISNIKA UBER USLUGAMA

18.* Molimo navedite stupanj slaganja s tvrdnjama koje se odnose na Vaše osobne preferencije, gdje je: 1 – u potpunosti se ne slažem, 2 – ne slažem se, 3 – niti se slažem, niti se ne slažem, 4 – slažem se, 5 – u potpunosti se slažem.

	1	2	3	4	5
Vjerujem UBERu kao poduzeću.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radije koristim UBER nego usluge konkurentskih prijevoznika.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBER nudi pristupačne cijene usluge prijevoza.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Želim ostvariti dugoročni korisnički odnos s UBERom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBER mi je najdraži oblik prijevoza.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Smatram kako je UBER povoljniji od konkurentskih prijevoznika.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBER nudi udobnija vozila od konkurentskih prijevoznika.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBERova vozila pružaju više mjesta za prtljagu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBERovi su vozači ljubazniji i zanimljiviji od konkurentskih prijevoznika.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atmosfera prilikom prijevoza UBERom ugodnija je od konkurencije.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Osjećam se sigurno vozeći se UBERom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dostupnost informacija o vozaču unutar UBER aplikacije pruža mi dodatnu sigurnost.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obično ne čekam dugo na UBERovo vozilo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBERova su vozila svugdje dostupna.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dostupnost vozila prilikom vremenskih nepogoda je na višoj razini od konkurentskih prijevoznika.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radije koristim UBER od usluga javnog prijevoza.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radije koristim UBER od usluga klasičnih taksi servisa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bio/la bih spreman/na platiti više za prijevoz premium uslugama (UberBLACK, UberLUX, itd.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Smatram da je UBER najpovoljniji oblik prijevoza pri kraćim rutama.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Volio/-ljela bih da me UBER dodatno nagradi za učestalo korištenje usluga (npr. kartica lojalnosti).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koristim UBER radi uštede vremena.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
UBER i slične usluge korisne su za hrvatski turizam.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Prijeđite na pitanje broj 23.

RAZLOZI NEKORIŠTENJA UBER USLUGA

19. Jeste li upoznati s ponudom UBER usluga? (moguće je označiti više odgovora)*

- Nikad nisam čuo/-la za UBER
- Jesam, prijatelji mi koriste UBER usluge
- Jesam, članovi obitelji mi koriste UBER usluge
- Upoznao/-la sam se s UBER uslugama putem internetskih izvora
- Saznao/-la sam o UBER uslugama preko vijesti i novinskih članaka
- Ostalo: _____

20. Koji su razlozi zašto ne koristite UBER usluge? (moguće je označiti više odgovora)*

- UBER usluge nisu dostupne u mojem mjestu
- Nemam pametni mobitel preko kojega bih koristio aplikaciju
- Imam osobno prijevozno sredstvo koje obično koristim
- Preferiram klasične taksi servise
- Koristim usluge javnog prijevoza
- Nemam povjerenja zbog dijeljenja osobnih podataka
- Proces prijave mi je bio prekomplikiran pa sam odsutao/-la od skidanja aplikacije
- Negativni medijski natpisi o UBERu odvratili su me od korištenja aplikacije

Ostalo: _____

21. Jeste li zainteresirani za korištenje UBER usluga u budućnosti? (moguće je označiti samo jedan odgovor)*

Definitivno bih probao/-la

Možda u budućnosti

Ne

22. Što biste promijenili u UBER aplikaciji i/ili uslugama kako bi UBER zadovoljio Vaše potrebe?

Hvala na ispunjavanju ankete!

23. Ukoliko želite sudjelovati u nagradnoj igri u kojoj možete osvojiti UBER promo kod, molimo da u nastavku napišete svoju adresu elektroničke pošte (e-mail).

24. Želite li da Vam se na mail pošalju rezultati ovog istraživanja?

Da

Ne

SOCIODEMOGRAFSKE KARAKTERISTIKE

25. Spol*

Muško

Žensko

26. Dob*

manje od 14 godina

od 14 do 18 godina

od 19 do 25 godina

od 26 do 35 godina

više od 36 godina

27. Stručna sprema*

Bez školske spreme / nezavršena osnovna škola

Završena osnovna škola

- Osnovnoškolac/-ka
- Srednjoškolac/-ka
- Završena srednja stručna škola ili gimnazija
- Student/-ica
- Završena viša škola, fakultet VŠS/VSS
- Završen magisterij, doktorat

28. Studijsko usmjerenje

- Područje prirodnih znanosti
- Područje tehničkih znanosti
- Područje biomedicine i zdravstva
- Područje biotehničkih znanosti
- Područje društvenih znanosti
- Područje humanističkih znanosti
- Umjetničko područje
- Interdisciplinarna područja znanosti
- Interdisciplinarna područja umjetnosti
- Ništa od navedenog

29. Radni status*

- Radim preko studentskog servisa (SC-a)
- Radim neprijavljeno
- Radim honorarno
- Zaposlen/-a, u stalnom radnom odnosu
- Zaposlen/-a, na određeno vrijeme
- Samozaposlen/-a sam
- Nezaposlen/-a sam
- Radim preko učeničkog servisa

30. Osobni mjesečni prihod*

- nemam osobni mjesečni prihod
- primam džeparac
- manje od 600 kn
- od 601 do 1200 kn
- od 1201 do 2000 kn

- od 2001 do 3500 kn
- od 3501 do 5500 kn
- od 5501 do 7000 kn
- više od 7000 kn

31. Županija u kojoj stanujete

- Grad Zagreb
- Bjelovarsko-bilogorska
- Brodsko-posavska
- Dubrovačko-neretvanska
- Istarska
- Karlovačka
- Koprivničko-križevačka
- Krapinsko-zagorska
- Ličko-senjska
- Međimurska
- Osječko-baranjska
- Požeško-slavonska
- Primorsko-goranska
- Sisačko-moslavačka
- Splitsko-dalmatinska
- Šibensko-kninska
- Varaždinska
- Virovitčko-podravska
- Vukovarsko-srijemska
- Zadarska
- Zagrebačka

32. Posjedujete li vozačku dozvolu?

- Da
- Ne

33. Jeste li UBER vozač/-ica?

- Da
- Ne, ali zanima me mogućnost postanka vozačem/-icom.
- Ne, i nisam zainteresiran/-a