

Podnikatelský plán

KOLA DOKOLA, s.r.o

**Společnost provozující automatickou půjčovnu jízdních kol
v Praze**



Prosinec 2015

Shrnutí

Tento podnikatelský plán slouží jako podklad pro žádost o úvěr za účelem spuštění služby automatické půjčovny kol v Praze společností Kola Dokola, s.r.o.

Plánovaný systém automatické půjčovny sestává z 15 pevných stanovišť pro celkem 150 sdílených jízdních kol rozmístěných v širším centru Prahy. Podobný systém je již úspěšný v mnoha jiných evropských městech a průzkumy napovídají, že i obyvatelé metropole ČR si podobný systém žádají. Zatím však v této oblasti existuje velmi malá nabídka služeb a úroveň konkurence je nízká.

Společnost plánuje oslovit jak obyvatele hlavního města a ty, kteří sem dojíždějí za prací, tak zákazníky z řad turistů. Půjčovaná kola budou moci zákazníci využít pro kratší přesuny z jednoho místa na druhé za relativně malý poplatek, srovnatelný jak s konkurencí tak s ostatními způsoby dopravy. Společnost plánuje vytvořit stabilní základnu 4000 zákazníků z řad obyvatel Prahy, kteří budou službu využívat pravidelně a vytvářet tak hlavní část příjmů společnosti, jenž jsou odhadované na přibližně 4 miliony Kč ročně. Další zdroje příjmů budou plynout od turistů a také z reklamy umístěné na kolech i na stanovištích.

Díky vlastním prostředkům i dotacím je společnost schopna rozjezd podnikání financovat z ¼ z vlastních zdrojů, potřebuje však další kapitál ve výši 3 000 000 Kč. V této výši by si společnost ráda vzala úvěr, který bude do pěti let splacen. Kromě prvního plánovaně ztrátového roku bude společnost i přes splátku úvěru schopna generovat čistý zisk ve výši přibližně 800 000 Kč, který využije pro vlastní rozvoj a budoucí expanzi.

System automatické půjčovny kol

Princip

System sdílení kol je inovativní přístup k městské mobilitě, který v sobě spojuje pohodlí a flexibilitu jízdního kola s přístupností veřejné dopravy. Automatické půjčovna kol je služba, ve které jsou za malý poplatek kola kdykoliv k dispozici zákazníkům. Tento systém se skládá z flotily jízdních kol poskytovaných v síti stanovišť umístěných po celém městě nebo jeho vybraných částech. Jízdní kola jsou k dispozici na vyžádání a umožňují krátké výlety a nebo přepravu z jednoho místa na druhé. Zákazníci si mohou půjčit kolo v bodě "A" a vrátit jej v bodě "B". Mnoho systémů sdílení kol nabízí předplatné, při kterém vychází prvních 30-45 minut použití velmi levně, což podporuje použití tohoto dopravního prostředku a zároveň zajišťuje, že kolo může využít několik zákazníků denně.

Města jako Paříž, Berlín, Vilnius, Helsinky, Stockholm, Miláno, Barcelona a více než 300 dalších po celém světě investují do systémů sdílení jízdních kol, který je relativně levnou a rychlou implementací alternativní možnosti městské dopravy. Tato města, stejně jako Praha, uznávají ekonomické, environmentální, a sociální výhody sdílení jízdních kol.

Tato studie nastiňuje podnikatelský plán pro vytvoření automatické půjčovny jízdních kol v Praze. Nápad vyšel z potřeby moderního systému sdílení jízdních kol, který by zaručoval zapůjčení jízdních kol na krátkou dobu za účelem cest z jednoho bodu do druhého v rámci města. Principem programu jsou nízké poplatky a zapůjčení kol pouze na dobu nezbytně nutnou pro dosažení cílového místa určení. Obvyklé cesty v centru města by mohly zahrnovat možnosti jako např. jít z domova do práce / školy nebo přepravit se mezi stanicemi hromadné dopravy tam, kde je to na kole rychlejší. System sdílení kol by usnadnil každodenní život obyvatel města a kromě toho by mohl být velkým lákadlem pro turisty a alternativní možnosti, jak využít volný čas.

Výhody programu

Sdílení kol je relativně levná a rychlá realizace způsobu městské dopravy. Poskytuje další možnost mobility pro obyvatele i návštěvníky města, snižuje zatížení automobilovou dopravou a je skvělým řešením pro cesty, které jsou příliš daleko z pohledu pěší chůze ale na kterých se nevyplatí čekat na hromadnou dopravu nebo platit taxi. Ze zkušeností mnoha dalších evropských měst byly potvrzeny četné výhody tohoto systému:

- *Přínosy pro zdraví:* Cyklistika je uznávána jako činnost prospěšná pro lidské zdraví. Přispívá ke snížení obezity, onemocnění srdce, a dalších civilizačních chorob spojených se sedavým způsobem života.
- *Hospodářský přínos a vytváření pracovních míst:* Prokázalo se, že programy sdílení kol mají potenciál generovat výnosy z poplatků, ze zvýšení cestovního ruchu a z prodeje zboží souvisejícího s cyklistikou.
- *Výhody pro životní prostředí.* Systémy sdílení jízdních kol jsou prakticky uhlíkově neutrální. Pomáhají snižovat emise nahrazováním motorových vozidel jízdními koly, a také snížit velikost prostoru zabraného parkovišti pro osobní automobily.
- *Dopravní výhody.* System sdílení jízdních kol posiluje mobilitu obyvatel po městě, zlepšuje přístup k stávající městské tranzitní síti a odlehčuje jejím přetíženým linkám.
- *Přínos pro image města.* System sdílení kol pomáhá vybudovat obraz "zeleného" města a zvýšit celkovou kvalitu života ve městě. Přitahuje pozornost médií a je lákadlem pro návštěvníky a turisty.

Podpora projektu a jeho nasazení v Praze

Praha má mnoho charakteristik předurčujících ji k tomu, aby byl systém sdílení kol úspěšný. Je zde koncentrováno více než 1,2 milionu obyvatel, ve městě jsou velká pracovní centra, systém veřejné dopravy je rozsáhlý, město navštěvuje velké množství turistů během všech ročních období, jsou zde podporovány sporty včetně cyklistiky. Z toho lze vyvodit, že projekt sdílení kol bude podporován pražskou městskou komunitou a mohl by se úspěšně rozvíjet.

Praha byla vybrána pro realizaci systému sdílení kol, protože její rozloha i počet obyvatel stále roste. Během let se zde rozvinul bohatý systém dopravních prostředků: metro, tramvaj, autobus, trajekt, lanová dráha. Myšlenka realizace programu sdílení kol vychází z potřeby intermodálního propojení stávající dopravní sítě za účelem usnadnění pohybu ve městě. Potenciál úspěchu projektu v Praze je spatřován na příkladech ze sousedních zemí, jako je Polsko a Německo, kde systémy sdílení kol již několik let úspěšně fungují, a není důvodu, proč by tomu v Praze mělo být jinak. To vyplývá i z průzkumu, který v květnu letošního roku provedla agentura IPSOS.

Tento průzkum potvrdil, že spuštění automatické půjčovny kol je veřejností žádaná služba. Respondenti v průzkumu vypověděli, že většina obyvatel Prahy využívá kola pro sportovní účely (52 procent) a pro odpočinek (29 procent). Dále 14 procent respondentů uvedlo, že kolo používá k přepravě do práce. Největší skupinou využívající kola dle věku jsou lidé mezi 36 a 44 lety (52 procent). Kolo používá k přepravě polovina mužů a třetina žen.

Co se týče četnosti využití kola, největší podíl respondentů (38 procent) vypověděl, že kolo používají několikrát za týden. Mezi hlavní uváděné výhody jízdy na kole patřily posílení zdraví a kondice, možnost dopravit se na dané místo, flexibilita a omezení času stráveného v dopravních zácpách. Mnoho obyvatel Prahy uvedlo, že by kolo rádi využívali častěji (více než 70 procent) a také že by cyklistiku doporučili svým rodinným příslušníkům a přátelům (44 procent).

Z výsledků výzkumu jsme vyvodili, že cyklistika je v Praze velmi populární, počet cyklistů roste a systém sdílení jízdních kol má potenciál zaujmout veřejnost.

Infrastruktura v Praze

Cestování na kole po Praze má své kladné i záporné stránky. Na rozdíl od jiných evropských měst Praha stále ještě nemá plně vyvinutou cyklo-infrastrukturu. Registrujeme sice snahy tento nedostatek napravit, bude to však ještě nějaký čas trvat, než se Praha bude moci rovnat městům jako je Berlín, Londýn, Amsterdam, Paříž, Vídeň nebo Kodaň, která jsou k cyklistům velmi přívětivá.

Dalším problémem, se kterým se v Praze setkáváme, je značně kopcovitý terén, který nepřeje cyklodopravě. I přesto se však zdá, že cyklistika je v Praze čím dál tím více populární a obyvatelé Prahy jsou ochotni případný kopec vyšlapat, jsou-li pak odměněni příjemným sjezdem. Specifikem Prahy jsou také úzké uličky v historickém centru, kde je zejména vzhledem k množství turistů jízda na kole místy obtížná. Na druhou stranu na rozdíl od mnoha jiných měst Praha umožňuje cyklistům vjezd na pěší zóny.

Cyklistická komunita v Praze je rostoucí a také díky činnosti mnoha občanských sdružení se cyklistika stává čím dál tím populárnější. Každý rok využívá k dopravě do školy, do práce, na nákup nebo jen na projížďku čím dál tím více obyvatel města. I přesto si politická reprezentace

zatím příliš tento trend neuvědomuje nebo na něj nereaguje a neinicuje rozvoj příslušné infrastruktury. V Praze například bohužel nenajdeme příliš jízdnic pruhů, které by byly vyhrazeny přímo cyklistům, a proto stále hodně jezdců využívá chodníky, což se naopak setkává s námitkami ze strany chodců. Tato situace se mění jen pomalu, nejvíce je změna patrná na páteční stezce podél Vltavy, která by mohla sloužit jako příklad všem městským částem.

Na druhou stranu se v mnohých částech Prahy rozšiřují zóny s omezenou rychlostí dopravy, které představují alternativu k vyznačování jízdnic pruhů vyhrazených cyklistům. V mnoha rezidenčních oblastech je rychlost omezena na 30km/h a lokální političtí představitelé si zřejmě uvědomují, jak výrazně podobná opatření přispívají ke zklidnění dopravy. V těchto oblastech se stává i jízda na kole bezpečnější. Domníváme se proto, že budoucnost cyklistiky v Praze je příznivá.

Na závěr je třeba říci, že vzhledem ke vzrůstající popularitě cyklistiky se dá očekávat, že příslušná infrastruktura se bude zlepšovat. Lze očekávat podporu magistrátu hl. m. Prahy i ministerstva dopravy při budování nových cyklostezek, což naláká další obyvatele města k tomu, aby používali jízdní kolo jako běžný dopravní prostředek.

O společnosti

Cíle společnosti

Společnost Kola Dokola byla založena jako společnost s ručením omezeným 1.11.2015. Jejím záměrem je podpořit ekologické způsoby dopravy v České republice a integrovat cyklistiku do každodenního života. Hlavní myšlenkou projektu je vytvořit moderní síť automatické půjčovny kol v Praze, založené na pevně umístěných stanovištích, kde by si zákazníci mohli za nízký poplatek pronajmout jízdní kolo za účelem projížďky nebo dopravy do požadované destinace.

Hlavní cíle společnosti jsou:

- naplnit očekávání zákazníků,
- poskytovat nejkvalitnější zákaznický servis,
- generovat udržitelný zisk,
- zajistit budoucí růst společnosti,
- být leaderem trhu a určovat jeho trend,
- poskytovat inovativní řešení pro moderní město.

Struktura společnosti:

Majitel a zároveň ředitel společnosti zodpovídá za návrh, plánování a dohlížení na chod společnosti. Definuje cíle společnosti a dohlíží na jejich plnění, je zodpovědný za správu lidských zdrojů a za finanční plánování s cílem vytvářet zisk. Má na starosti prezentaci společnosti na veřejnosti, je zodpovědný za styk s investory i s médii.

Pracovník technické podpory vyřizuje telefonáty zákazníků a pomáhá jim řešit problémy spojené s využíváním služeb půjčovny. Dále dohlíží na jednotlivá stanoviště pomocí centrálního softwaru.

Pracovník logistiky je zodpovědný za to, že jsou kola správně rozmístěna na stanovištích, tedy že na každém stanovišti jsou vždy k dispozici kola k půjčení i volná místa pro jejich vrácení. Situaci

monitoruje pomocí centrálního softwaru a v případě potřeby realokuje kola mezi stanovišti. Pracovníci technické podpory a logistiky musí být schopni vzájemně se zastoupit.

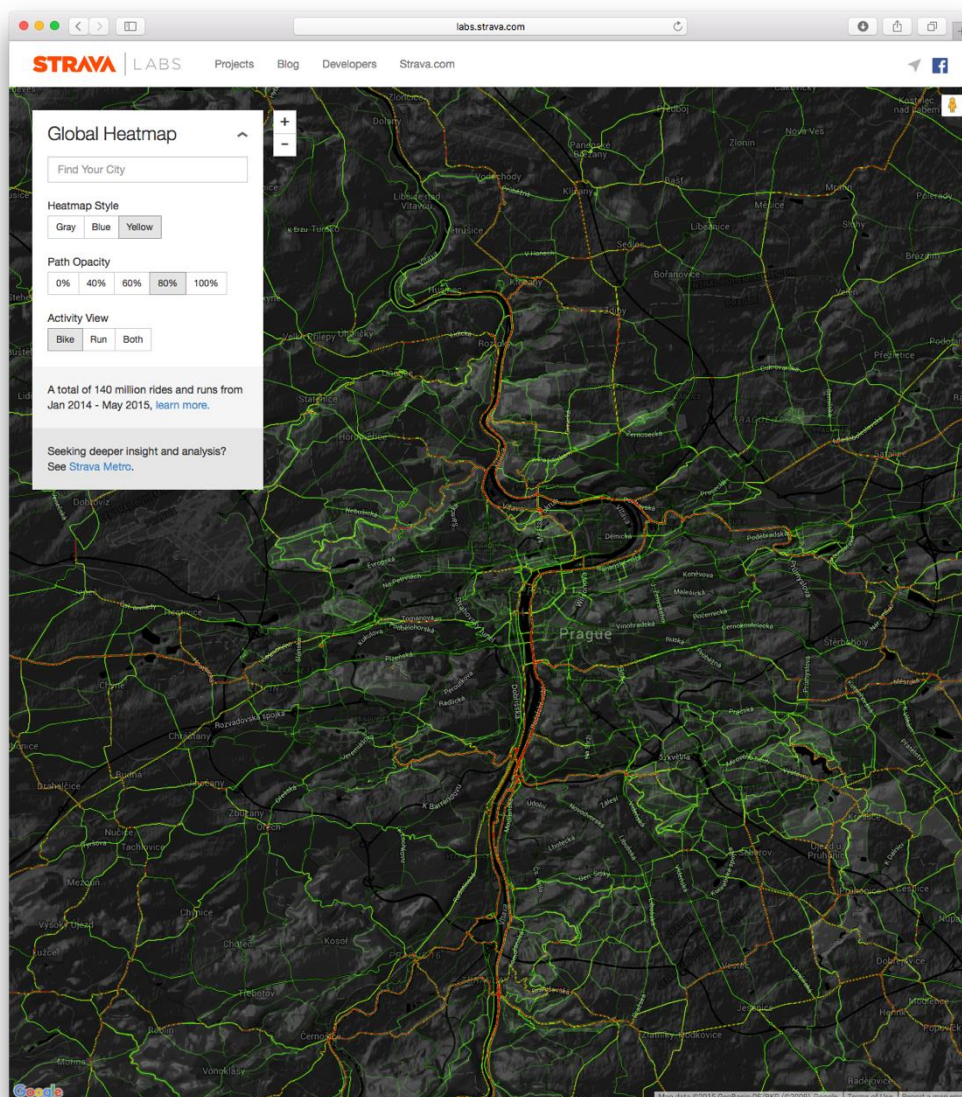
Mechanik je zodpovědný za stav jednotlivých jízdních kol i stanovišť. Pokud právě neprovádí údržbu, pomáhá plnit úkoly pracovníka technické podpory a logistiky.

Společnost sídlí v kanceláři na Korunní ulici na Praze 2. Tato kancelář je pronajímána a je pracovním místem ředitele a pracovníka technické podpory. Mechanik a pracovník logistiky pracují v dílně společnosti, sídlící v pronajímaných garážích v ulici Třebonická na Praze 5.

Obsluhovaná oblast

Důležitým faktorem pro úspěch našeho projektu je optimální rozmístění stanovišť automatické půjčovny. To se odvíjí od hustoty provozu cyklodopravy.

Jednou z možností, jak určit toto optimální rozmístění, je využít data služby www.labs.strava.com/heatmap.



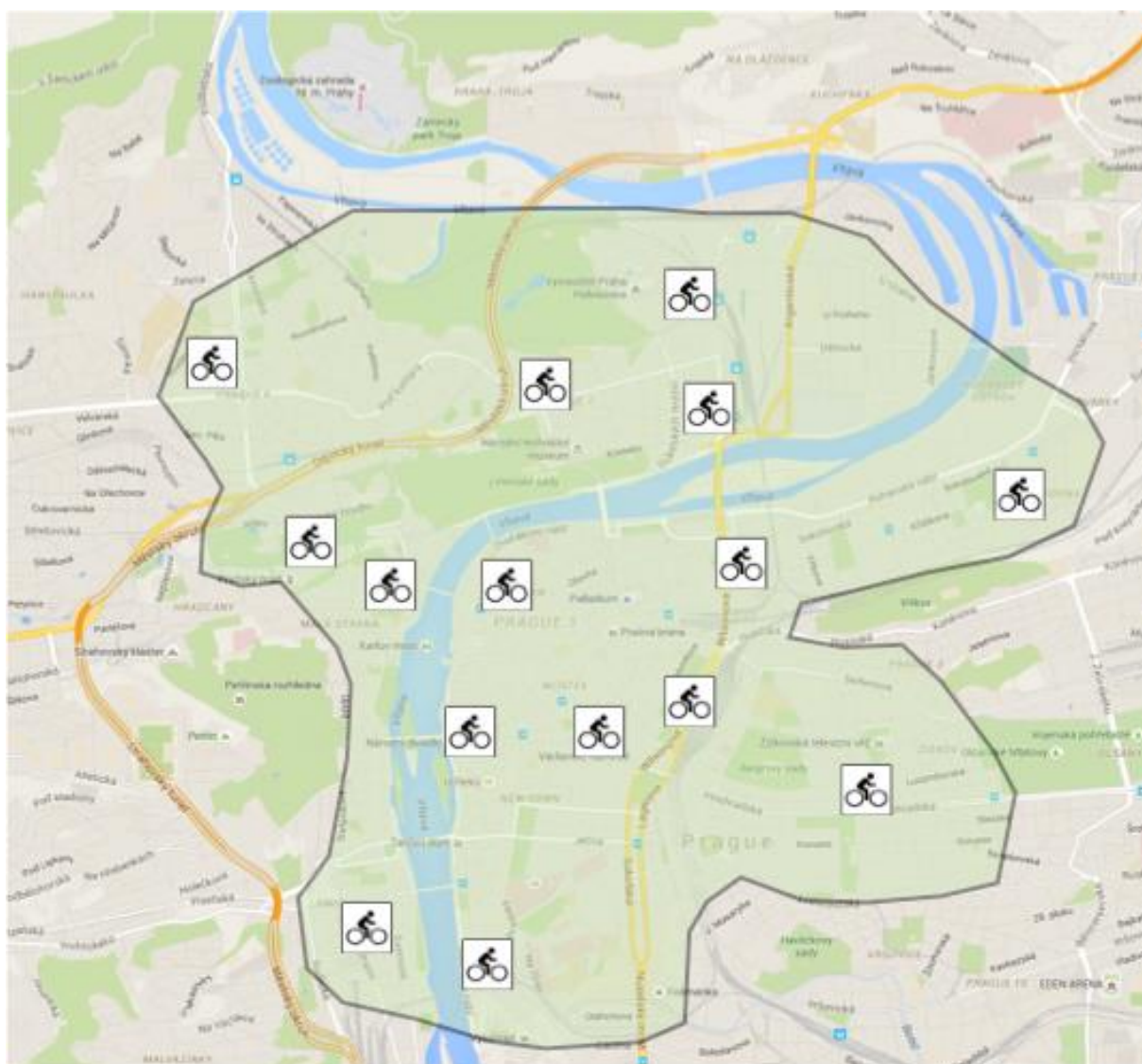
Obr. 1 - Hustota cyklodopravy v Praze

Na Obrázku 1 vidíme hustotu provozu jízdních kol v Praze - nejvytíženější trasy jsou znázorněny červeně. Můžeme zde vyčíst, že nejoblíbenější je páteřní cyklostezka podél Vltavy,

v bližším přiblížení pak i části Prahy 5, Prahy 4, Prahy 9 a Prahy 10. Provoz je také hustší v centru města a naopak v okrajových částech s výskytem lesů a parků, jako jsou Šárecké údolí, Prokopské údolí, Krčský les atd.

Při rozmístění stanic půjčovny musíme vzít také v potaz cíle, za kterými její potenciální zákazníci v Praze cestují. Jedna z cílových skupin naší společnosti jsou lidé jedoucí do školy a do práce, buď z domova a nebo od některé ze stanic městské či příměstské hromadné dopravy, kam z domova dojedou. Stanice tedy musí být v blízkosti těchto stanic a také v blízkosti škol a velkých pražských business center. Další cílovou skupinou jsou turisté, kteří naše hlavní město navštěvují. Ti by služeb naší firmy mohli využít pro přepravu mezi jednotlivými památkami a hotely, kde jsou ubytováni.

Z této analýzy jsme vyvodili, že optimální rozmístění stanic naší půjčovny bude v širším centru Prahy – vyskytuje se zde většina cílů našich zákazníků a tomu také napovídá stávající hustota cyklo dopravy. Rozhodli jsme se prozatím neobsluhovat okrajovější části Prahy, neboť předpokládáme, že sem jezdí cyklisté spíše na výlety, nepotřebují se tedy pouze dopravit z bodu A do bodu B a službu naší půjčovny nebudou potřebovat.



Obr. 2 - Rozmístění stanovišť

Pro začátek počítáme s 15 stanovišti po deseti kolech - jejich rozmístění znázorňuje Obrázek 2. Zaměřili jsme se na oblasti širšího centra Prahy, na jižní straně ohraničené Vyšehradem, na severní Dejvicemi a Holešovicemi, na východě Karlínem, Vinohrady a Nuslemi. Na západě jsem

se omezili pouze na oblast Smíchova, Malé Strany a Pražského Hradu. Při rozmístění stanovišť jsme brali v potaz zejména atraktivitu daných oblastí, ale také jejich terénem.

Do budoucna plánujeme vybudování hustší sítě stanic v rámci této oblasti – ve vyšrafované části obrázku vybudujeme více stanovišť. Dlouhodobým plánem je pak rozšíření oblasti o okrajovější části hlavního města, dále pak expanze služby do dalších měst v ČR.

Kola a stanoviště

Naše kola budou splňovat příslušné bezpečnostní normy a budou přizpůsobeny městskému provozu. Kolo bude mít výškově nastavitelné sedlo, správně seřízené a pravidelně kontrolované přední a zadní brzdy, pevně připojenou svítilnu a další reflexní označení, 3 převodové stupně a kryt převodových kol coby zábranu proti zašpinění. Na předních řídítkách bude umístěný dostatečně prostorný košík na malá zavazadla a nákupy, zařízení umožňující odemknutí a zamknutí kola na stanovišti a v rámu kola bude ukryto GPS zařízení, které umožní kolo vysledovat v případě jeho odcizení. Všechna kola budou mít světle modrou barvu, na rámu kola bude umístěno logo naší společnosti a také zde bude možné zobrazit poděkování našim sponzorům (viz sekce Marketingová strategie a Finanční plán). Kola budou muset být robustní, aby vydržela časté používání, proto jejich cenu včetně veškerého výše uvedeného vybavení a úprav odhadujeme na 12 000 Kč za jedno kolo.

Stanoviště kol bude sestávat z 14 stojanů¹, do kterých bude možné kola zamknout, a řídicí jednotky (terminálu) sloužící pro zadání kódu umožňujícího kola odemknout. Stanoviště budou také jasně označena logem naší firmy. Každé stanoviště zabírá prostor o délce 5 m a šířce 2 m. Stanoviště dodá specializovaná firma, která posléze bude provádět i jeho pravidelnou údržbu. Dle našich informací je na koupi a instalaci jednoho stanoviště třeba počítat s částkou 100 000 Kč.

Princip fungování

Využití služeb naší automatické půjčovny bude velmi jednoduché. Na každém terminálu příslušného stanoviště bude vyobrazena mapa všech stanovišť a dále pokyny pro využití služby v českém i anglickém jazyce, a to včetně ceníku. Zákazníci budou mít možnost objednat si naše služby přes mobilní aplikaci nebo přímo na stanovišti. Pokud tak učiní pomocí mobilní aplikace, na terminálu pouze zadají PIN kód který jim přijde po potvrzení rezervace, v případě objednání na místě budou muset zaplatit přímo na terminálu pomocí platební karty. Po ukončení jízdy prostě zamknou kolo na cílovém terminálu. V případě problémů budou mít zákazníci možnost využít služeb telefonního operátora.

Sezónnost

Vzhledem k samoobslužnému provozu bude naše půjčovna otevřena 7 dní v týdnu, 24 hodin denně. Neočekáváme však v průběhu dne ani v průběhu roku stejnoměrné využití. Přestože naše kola budou vybavena svítilnami, předpokládáme, že využití našich služeb v nočních hodinách bude minimální, bude však možné.

Dále jsme si vědomi toho, že naše podnikání je závislé na počasí a že jen malé množství nadšenců by našich služeb využilo v zimních měsících, kdy by provoz naší služby nebyl rentabilní zejména

¹ Pro začátek počítáme s 10 koly na každé stanoviště, je však třeba mít k dispozici více stojanů, aby zákazníci neměli problém nalézt volné místo, kam kolo vrátit.

vzhledem k vystavení kol nepříznivým povětrnostním podmínkám. Službu tedy budeme provozovat pouze v sezóně od počátku března do konce října, s možnou úpravou v závislosti na aktuálních meteorologických předpovědích.

Zákazníci

Naše služby budou moci využít všichni obyvatelé a návštěvníci Prahy starší 15 let. Praha má více než 1.2 milionu obyvatel, z nichž dle průzkumu 2/3 (0.8 milionu) využívá MHD a tedy potenciálně i naši službu (ostatní se buď nepotřebují po Praze přemísťovat, popřípadě preferují vlastní vůz a nebo vlastní jízdní kolo). Odhadujeme zároveň, že toto číslo narůstá o dalších 0.2 milionu lidí, kteří do Prahy dojíždí denně za prací. Dále podle statistik agentury CzechTourism Prahu každý rok navštíví přibližně 6 milionů turistů – v naší provozní sezóně je to tedy 4 miliony turistů.

Vzhledem k jistým alespoň základním požadavkům na fyzickou zdatnost předpokládáme, že hlavní skupinou našich zákazníků budou lidé ve věku 15-50 let. Do této skupiny spadá přibližně 60% populace, celá naše cílová skupina tedy čítá 600 tisíc obyvatel Prahy a k tomu 2.4 miliony turistů ročně.

Naše půjčovna zahrnuje celkem 150 jízdních kol, předpokládáme, že každé bude v daný den využito alespoň osmkrát, což znamená 4 hodiny denně. To představuje 1200 jízd denně, tedy 300 000 jízd za sezónu. Předpokládáme, že 20 tisíc jízd bude uskutečněno turisty – naši službu tak využije necelých 0.5% turistů, což je realistický předpoklad. Zbývajících 280 000 jízd bude uskutečněno obyvateli Prahy a lidmi, kteří do hlavního města dojíždí za prací. To odpovídá situaci, kdy by z naší cílové skupiny 600 000 zákazníků využil naši službu za sezónu jednou každý pátý zákazník. Toto číslo považujeme za realistické – přesněji řečeno, nedomníváme se, že oslovíme skutečně 20% zákazníků z naší cílové skupiny, avšak snažíme se vybudovat menší komunitu stálých zákazníků, kteří naši službu budou využívat pravidelně.

Cenová strategie

Platba za využití našich služeb bude probíhat přímo na terminálu nebo prostřednictvím mobilní aplikace, všechny platby proběhnou za využití platební karty. Službu bude možné využít jednorázově, nabízíme však také možnost výhodných předplacených tarifů. V případě předplacených tarifů budeme vyžadovat registraci zákazníka, v případě jednorázového využití budeme vyžadovat zálohu ve výši 3000 Kč, která bude blokována na platební kartě.

Ceny, které nabízíme, jsou následující (zlevněné ceny platí pro studenty):

Tab. 1 - Ceník

Typ	Plná cena	Zlevněná cena
<i>Jednorázové použití</i>	30 Kč	30 Kč
<i>Denní platba</i>	50 Kč	50 Kč
<i>Týdenní platba</i>	150 Kč	120 Kč
<i>Měsíční platba</i>	300 Kč	200 Kč
<i>Celá sezóna</i>	800 Kč	500 Kč

Uvedené ceny platí, pokud zákazník vrátí kolo do libovolného stanoviště do 30 minut od té doby, co si ho na jiném stanovišti vypůjčil, a to bez ohledu na to, zda si ho následně půjčí znovu nebo zda cestu skutečně ukončí. V případě překročení této lhůty bude účtováno 20 Kč za každou další půlhodinu, kterou bude mít zákazník kolo vypůjčené.

Marketingová strategie

Před spuštěním našeho projektu jej budeme inzerovat na sociálních sítích a spustíme také crowdfundingovou kampaň na portálu hithit.cz. Zde nám budou moci naši podporovatelé posílat příspěvky, s tím, že každému, kdo pošle více než 1000 Kč zveřejníme poděkování na rámu jednoho z kol v naší půjčovně. Ostatním přispěvatelům věnujeme poukaz na možnost bezplatného využití našich služeb, a to po dobu jednoho týdne (při příspěvku do 100 Kč) nebo po dobu jednoho měsíce (při příspěvku 100 – 1000 Kč).

Po spuštění služby budeme pokračovat v marketingové kampani na sociálních sítích a dále budou naší nejlepší reklamou samotná kola jezdící v ulicích a také stanoviště. Jelikož nemalou část našich zákazníků tvoří turisté, zajistíme, aby o našich službách referovali tvůrci průvodců a provozovatelé turistických webových portálů.

Konkurence

V Tabulce 2 uvádíme přehled našich největších konkurentů včetně jejich silných a slabých stránek.

Tab. 2 - Konkurence

Firma	Služby	Silné stránky	Slabé stránky
<i>Praha Bike Tours</i>	Individuální nebo skupinové vyjížd'ky na kole s průvodcem	Průvodce, tematické vyjížd'ky, dobré hodnocení na portálu TripAdvisor	Vysoké ceny, dlouhé vyjížd'ky, nutnost rezervace předem, cílí převážně na turisty
<i>City Bike Prague</i>	Organizované vyjížd'ky, půjčovna kol	Možnost elektrokola, průvodce	Vysoké ceny, nejkratší výpůjčka na 2 hodiny
<i>Prague Segway Tours</i>	Individuální nebo skupinové vyjížd'ky na Segwayích	Módní trend, různé akce	Vysoké ceny, cílí převážně na turisty
<i>Prague on Segway</i>	Individuální nebo skupinové vyjížd'ky na segwayích	Módní trend, dobré hodnocení na portálu TripAdvisor	Vysoké ceny, cílí převážně na turisty, dlouhé vyjížd'ky
<i>Rekola</i>	Služba sdílení kol	Nízké ceny, zavedená konkurence, zkušenosti i z jiných měst, více kol	Nepraktické pro turisty (chybí informace v angličtině), nemá pevná stanoviště
<i>HomePort Praha</i>	Automatická půjčovna kol	Zavedená konkurence	Omezené pouze na oblast Karlína, malý počet kol, vysoké ceny

První 4 konkurenti jsou společnosti zaměřující se především na turisty, kterým umožňují vyjížd'ky s průvodcem nebo na Segwayích. Oproti této konkurenci máme výhodu nižších cen a

flexibility (nemusíme organizovat vyjížděky s průvodcem), sloužíme poněkud jinému typu zákazníků – totiž těm, kteří se především touží dostat z místa A na místo B a průvodce k tomu nepotřebují.

Ostatní dvě společnosti jsou našimi konkurenty v pravém slova smyslu – poskytují prakticky stejnou službu, jako naše společnost. Rekola je automatická půjčovna kol, která v roce 2016 plánuje působit v 6 městech ČR, v Praze pak plánuje mít 300 kol. Tato půjčovna nemá trvalá stanoviště kol, což sice jistě snižuje jejich náklady, na druhou stranu zákazník nemusí vždy najít kolo tam, kde ho obvykle očekává. Navíc zákazník pro lokaci a rezervaci kola potřebuje mobilní telefon, my umožňujeme vše zrealizovat přímo na stanovišti. Do začátku také plánujeme provozovat méně kol, ovšem nabízíme výhodnější cenové podmínky – členství na sezónu 2016 u firmy Rekola stojí 900Kč, v případě koupě s předstihem 700 Kč. Společnost neposkytuje studentské slevy. Také stojí za zmínku, že např. web společnosti je pouze v českém jazyce, služby společnosti tudíž pouze obtížně využijí turisté. Společnost dále neumožňuje platby na kratší dobu, nabízí pouze celosezónní členství. Přesto tuto společnost považujeme za nejvážnějšího konkurenta.

Společnost HomePort nabízí klasickou službu sdílení kol s pevnými stanovišti. Její nevýhodou oproti nám jsou výrazně vyšší služby. Ceník je poněkud komplikovaný, pro srovnání můžeme uvést např. platbu při využití na jeden den, která činí 200 Kč. Nevýhodou společnosti je také to, že má malý počet kol a stanovišť – působí pouze v oblasti Karlína. Tuto společnost tedy nepovažujeme za výrazného konkurenta – naopak, domníváme se, že její aktivity nám mohou marketingově spíše prospět. Obyvatelé Prahy, kteří si již zvykli na sdílení kol v Karlíně, jistě rádi využijí našich služeb v ostatních částech města.

Časový plán projektu

Službu naší společnosti plánujeme spustit v sezóně 2016, tedy na počátku března. Do té doby musíme najmout vhodné pracovníky na pozice mechanika, technické podpory a logistiky a uzavřít smlouvu o pronájmu kanceláře a dílny. Dále musíme zajistit nákup kol a jejich úpravu, stejně tak i instalaci stanovišť a implementaci informačního systému naší firmy, především systému správy kol a zákaznické aplikace.

Za tímto účelem požádáme během prosince letošního roku o podnikatelský úvěr (viz následující sekce) a od ledna příštího roku spustíme marketingovou kampaň na sociálních sítích a crowdfundingovou kampaň na portálu hithit.cz.

V průběhu prvního roku se budeme snažit o uvedení naší společnosti do povědomí obyvatel Prahy i turistů tak, aby se v následujícím roce navýšil počet našich zákazníků o 50%.

V druhém roce podnikání (sezóna 2017) již očekáváme další zisky, které využijeme pro rozšíření společnosti.

V třetím roce podnikání (sezóna 2018) bychom rádi vydělali dostatečný kapitál, který využijeme k rozšíření portfolia našich služeb o nabídku elektrokol.

Po pátém roce podnikání budeme mít splacen počáteční úvěr a budeme dále expandovat v rámci Prahy. V závislosti na rozvoji naší konkurence pak můžeme zvážit i možnost otevřít pobočky naší půjčovny v dalších městech ČR.

Finanční plán projektu

Počáteční finanční rozvaha

Před zahájením provozu naší služby je třeba nakoupit jízdní kola (150ks) s příslušnou výbavou a úpravou a zprovoznit stanoviště (15ks), a to za již výše zmíněné ceny, tedy 12 000Kč za kolo a 100 000Kč za stanoviště. Také je třeba vyvinout zákaznickou aplikaci a software pro správu celého systému. Díky spolupráci s Fakultou informačních technologií ČVUT pro nás pořízení softwarového vybavení se nám podařilo snížit odhadovanou cenu softwarového vybavení na minimální možnou hranici 200 000Kč. Dále je třeba vybavit kancelář a také opravářskou dílnu, i zde počítáme s částkou 200 000Kč. Včetně peněžní rezervy potřebujeme na rozjezd podnikání celkem 4 miliony Kč.

Do společnosti jsme schopni vložit 500 000Kč z vlastních úspor, dále máme přislíbené dotace od magistrátu hl.m. Praha a od Ministerstva mládeže, tělovýchovy a sportu, obě ve výši 200 000Kč. Předpokládáme, že na portálu hithit.cz se podaří vybrat 100 000Kč. Zbývající prostředky ve výši 3 000 000Kč získáme ve formě bankovního úvěru na dobu pěti let s roční úrokovou sazbou 8%.

Celkový přehled o počátečním financování dává následující Tabulka 3 (v Kč):

Tab. 3 - Počáteční rozvaha

AKTIVA		PASIVA	
Dlouhodobá		Vlastní kapitál	
150 jízdních kol	1 800 000	Vlastní jmění	500 000
15 stanovišť	1 500 000	Dotace	400 000
Software	200 000	Komunitní financování	100 000
Vybavení	200 000	Cizí kapitál	
Oběžná		Půjčka	3 000 000
Peníze	300 000		
CELKEM	4 000 000	CELKEM	4 000 000

Odhad příjmů a nákladů

Vzhledem k tomu, že je naše podnikání velmi sezónní, uvádíme zde přehled nákladů a příjmů za jeden rok.

Náklady

Pravidelným nákladem bude splátka úvěru. Při úvěru ve výši 3 000 000 Kč na dobu 5 let a s úrokovou sazbou 8% bude tato částka činit 61 000 Kč měsíčně, tedy 732 000 Kč za rok.

Dalším pravidelným nákladem bude pronájem kanceláře a garáže a spotřeba energií. V měsících mimo provozní sezónu budou obě místa sloužit také jako sklad jízdních kol, nájem je proto třeba platit celoročně. Pronájem obou objektů bude dohromady činit 15 000 Kč měsíčně, tedy 180 000 Kč za rok. Dalších 30 000 Kč ročně bude třeba zaplatit za energie.

Místa pro stanoviště kol bude naší společnosti pronajímat hl. m. Praha za symbolickou 1 Kč jako projev podpory cyklistiky v metropoli.

Společnost bude mít jednoho vedoucího pracovníka a zároveň majitele, dále jednoho mechanika, jednoho pracovníka logistiky a jednoho pracovníka technické podpory. Pouze mechanik a pracovník logistiky budou zaměstnání na hlavní pracovní poměr a po celý rok, oba za hrubou měsíční mzdu 25 000 Kč, což pro společnost představuje náklady ve výši 33 500 Kč měsíčně na jednoho pracovníka, celkem tedy 804 000 Kč za rok. Pracovník logistiky a technické podpory budou zaměstnání jako brigádníci vždy jen v sezóně, náklady na jednoho budou 25 000 Kč měsíčně. Při sezóně v délce 8 měsíců jsou tedy náklady na brigádníky 400 000 Kč ročně.

Společnost také počítá s dalšími náklady ve výši 150 000 Kč ročně na opravy kol, marketing, outsourcované služby (účetnictví), pojištění apod. Dalších 50 000 vyčleňujeme na správu informačního systému a webové stránky, pronájem domény apod. Celkové náklady společnosti za rok tak mohou být vyčísleny na 2 346 000 Kč ročně.

Příjmy v prvním roce provozu

Hlavním zdrojem našich příjmů jsou platby od zákazníků. Jak již bylo zmíněno výše, očekáváme, že naši zákazníci uskuteční celkem 300 000 jízd za sezónu, z toho 20 000 uskuteční turisté a 280 000 lidé žijící nebo pracující v Praze. První skupina zákazníků bude využívat pravděpodobně denní platby a v průměru 4 jízdy na den, což nám dává 5 000 denních plateb po 50 Kč, tedy celkem 250 000 Kč. Druhá skupina zákazníků bude využívat spíše měsíční nebo sezónní platby – předpokládejme, že průměrný zákazník zaplatí tedy za sezónu 1000 Kč, je-li student, pak 700 Kč. Takových zákazníků očekáváme přibližně 2 000 (každý z nich uskuteční za sezónu 140 jízd, tedy 18 jízd v každém měsíci). Bude-li 20% z nich studentů, budou naše příjmy za sezónu 1 880 000 Kč. Celkové roční očekávané příjmy z hlavní činnosti jsou tedy 2 130 000 Kč.

Vedlejším zdrojem našich příjmů bude reklama umístěná na našich kolech i na stanovištích. Příjmy z reklamy v prvním roce očekáváme ve výši 50 000 Kč.

Celkové příjmy v prvním roce provozu budou tedy 2 180 000 Kč, očekáváme tak ztrátu ve výši 166 000 Kč, která bude krytá z rezervy na účtu. Příslušný výkaz zisku a ztráty ukazuje Tabulka 4.

Tab. 4 - Výkaz zisku a ztráty

Rok	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Příjmy ze služeb</i>	2 130 000	3 195 000	4 249 350	4 449 350	4 449 350
<i>Příjmy z reklamy</i>	50 000	75 000	99 750	99 750	99 750
<i>Nájem a energie</i>	210 000	210 000	210 000	310 000	310 000
<i>Mzdové náklady</i>	1 204 000	1 204 000	2 208 000	2 208 000	2 208 000
<i>Ostatní náklady</i>	200 000	200 000	200 000	250 000	250 000
<i>Splátka úvěru</i>	732 000	732 000	732 000	732 000	732 000
<i>Zisk před zdaněním</i>	-166 000	824 000	999 100	1 049 100	1 049 100
<i>Daň (19%)</i>		156 560	189 829	199 329	199 329
<i>Čistý zisk</i>		748 440	809 271	849 771	849 771

Příjmy v dalších letech provozu

V druhém roce provozu (sezóna 2017) očekáváme stejné náklady, avšak postupně se zvyšující příjmy. S tím, jak se naše služba dostane do povědomí obyvatel Prahy i turistů, v druhém roce očekáváme růst příjmů z ze služeb i z reklamy o 50%. Vztáhneme-li tento růst k počtu stálých zákazníků, znamenalo by to, že ve druhém roce budeme mít takových zákazníků již 3000, což však zároveň považujeme za maximum zákazníků, které jsme schopni při daném počtu kol i stanovišť obsloužit tak, aby to pro zákazníka bylo stále komfortní. Takový počet zákazníků již generuje kladný zisk společnosti ve výši cca 750 000 Kč, jak je vidět z Tabulky 4. Z této částky bude 210 000 Kč uloženo jako rezerva, 440 000 Kč bude využito na pořízení 4 nových stanovišť. To spolu s najmutím dalšího stálého pracovníka a jednoho brigádníka umožní navýšit příjmy o dalších 33%, a tím i čistý zisk v třetím roce (sezóna 2018), jak opět ukazuje Tabulka 4.

Takovéto navýšení příjmů odpovídá počtu 4000 stálých zákazníků. Při tomto počtu již považujeme trh za spíše saturovaný a nebudeme plánovat další expanzi, získané prostředky (zisk z třetího roku ve výši cca 800 000 Kč) však využijeme pro dokoupení 10 elektrokol, která ve čtvrtém roce (sezóna 2019) přidáme na naše stanoviště. Stanoviště bude pochopitelně také třeba upravit tak, aby zároveň sloužila jako dobíjecí stanice, tuto úpravu však budeme financovat z dotací, které dostaneme od hl. m. Prahy výměnou za to, že tyto dobíjecí stanice budou moci využít i ostatní obyvatelé Prahy, kteří elektrokola využívají.

Takováto úprava sice zvýší naše náklady na energie o 100 000 Kč ročně a náklady na pojištění o 50 000 Kč ročně, avšak za elektrokola budeme moci účtovat vyšší ceny a to navýší náš zisk celkově o 40 000 Kč ročně. Při čistém zisku ve výši téměř 850 000 Kč ročně ve čtvrtém i pátém roce (viz Tabulka 4) tak budeme moci kumulovat kapitál. Po pátém roce navíc dojde ke splacení úvěru a náš čistý zisk se tím téměř zdvojnásobí. Získaný kapitál využijeme pro dokoupení dalších elektrokol, expanzi naší sítě i do okrajovějších částí Prahy, výhledově pro expanzi do dalších měst v ČR

SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY <ul style="list-style-type: none">• Atraktivita nabízené služby• Pracovní nasazení nadšeného kolektivu• Nízké náklady díky spolupráci s ČVUT• Osobní zkušenosti s využíváním sdílení kol během pobytu v zahraničí• Vysoký podíl vlastního kapitálu při založení společnosti (i díky dotacím)	SLABÉ STRÁNKY <ul style="list-style-type: none">• Z počátku relativně málo hustá síť stanovišť• Nutnost počátečního úvěru• Závislost na počasí• Většina příjmů plyne pouze z prodeje služeb• Závislost na firmě dodávající a spravující stanoviště
PŘÍLEŽITOSTI <ul style="list-style-type: none">• Nízká úroveň konkurence• Sílicí obliba cyklistiky mezi obyvateli Prahy• Trend zdravého životního stylu• Spolupráce s magistrátem a ministerstvem• Pro cizince i pro Čechy cestující do zahraničí se jedná o známý koncept	HROZBY <ul style="list-style-type: none">• Pomalu se rozvíjející cykloinfrastruktura• Terén• Rostoucí kriminalita - krádeže kol• Změna politické reprezentace v Praze – ohrožení spolupráce

Závěr

V tomto podnikatelském plánu jsme představili projekt systému automatické půjčovny kol, který naše společnost hodlá realizovat tak, aby mohl být v ostrém provozu spuštěn v březnu roku 2016.

Věříme, že jsme dostatečně doložili potenciál této služby v očích veřejnosti, která v souladu se současnými trendy podporuje sportovní a ekologický přístup k životu. Ukázali jsme také, že služba, která úspěšně funguje v mnoha evropských městech, je v Praze plně integrovatelná.

Díky úzké spolupráci s magistrátem hl. m. Prahy a dalšími institucemi je pozice naší společnosti velmi výhodná oproti konkurenci, která se v Praze zatím teprve rozvíjí. Poptávka je dostatečně silná při relativně nízkých cenách, za něž jsme službu schopni prezentovat, a díky tomu jsme již v druhé sezóně provozu schopni generovat nemalý zisk a bez problému tak do pěti let splatit úvěr, který pro nastartování našeho projektu potřebujeme.

Díky postupné akumulaci finančního kapitálu a sbírání zkušeností budeme schopni stále vylepšovat naše služby a v horizontu několika let pravděpodobně i expandovat v rámci Prahy a potenciálně i celé české republiky.